L

A TRAVERS
L'ATLANTIQUE

LIBRAIRIE DE E. DENTU, ÉDITEUR

DU MÊME AUTEUR :

L'AGENCE AUBERT, 2 VOL.	6 fr.
LA BELLE ARGENTIÈRE, 2 VOL.	6
FLAMBERGE, 2 VOL.	6
LE LEGS DU PENDU, 1 VOL.	3
LE LIEUTENANT AUX GARDES, 1 VOL.	3
MADAME RABAT-JOIE, 1 VOL.	3
MAMZELL' ROSSIGNOL, 2 VOL.	6
LA MEUNIÈRE DE MOULIN-GALANT, 2 VOL. . . .	6
LE NEVEU D'AMÉRIQUE, 1 VOL.	3
LE PRINCE CACHEMIRE, 1 VOL.	3
LE CAPITAINE MARIUS, 1 VOL.	3
LE PÈRE BRASERO, 1 VOL.	3
LE BEAU SYLVAIN, 2 VOL.	6
UN GENDRE A TOUT PRIX, 1 VOL.	1
LE ROI MISÈRE, 2 VOL.	2
LA CAPOTE ROSE, 1 VOL.	1
LE CAPITAINE BELLE-HUMEUR, 1 VOL.	1
PAPA LA GRATTE, 1 VOL.	1

Imp. de la Soc. de Typ. - NOIZETTE, 8, r. Campagne-Première. Paris.

1572/1

A TRAVERS L'ATLANTIQUE

JOURNAL DE BORD DE LA *NUBIENNE*

DANS SON VOYAGE

AU CANADA ET AUX ÉTATS-UNIS

RÉDIGÉ JOUR PAR JOUR

PAR

PAUL SAUNIÈRE

PARIS

E. DENTU, ÉDITEUR

LIBRAIRE DE LA SOCIÉTÉ DES GENS DE LETTRES

PALAIS-ROYAL, 15-17-19, GALERIE D'ORLÉANS

—

1884

Droits de traduction et de reproduction réservés.

Ce li
à bord
il pas t
gage de

A MONSIEUR EDMOND BLANC

Mon cher ami,

Ce livre-là est éclos chez vous, puisque c'est à bord de la Nubienne *que je l'ai écrit. N'est-il pas tout naturel que je vous le dédie, comme gage de ma bien sincère amitié ?*

PAUL SAUNIÈRE.

20 août 1884.

510

Cecı
ni mên
parcou
voyage
j'ai re
sur le
forme
rité.

C'es
avoir u
C'est a
aux tou
pour le
veront,
précieu
ments q
le mérit
vérité.

AU LECTEUR

Ceci n'a pas la prétention d'être un livre de science, ni même une étude approfondie des pays que j'ai parcourus. C'est le journal, écrit jour par jour, du voyage que je viens de faire et des impressions que j'ai ressenties. Je les donne, telles que je les ai jetées sur le papier, sans essayer même d'en modifier la forme familière, de peur de leur ôter de leur sincérité.

C'est par cette sincérité seulement qu'elles peuvent avoir une valeur quelconque aux yeux du lecteur. C'est aussi par là qu'elles seront de quelque utilité aux touristes désireux, comme moi, d'entreprendre pour leur plaisir cette longue traversée. Ils y trouveront, je l'espère, bon nombre de renseignements précieux, à côté d'enthousiasmes et de désenchantements qui, du moins, auront toujours, de ma part, le mérite d'être l'expression naïve et sincère de la vérité.

L'A

Nous
disposit
grand I
par « I
Non seu
fait, ma
ont réal
bénéfice
temps,
s'est de
promett

A TRAVERS
L'ATLANTIQUE

Lundi, 9 juin 1884.

Nous quittons Paris dans les meilleures dispositions du monde. C'est la veille que le grand Prix de Paris a été couru et gagné par « *le petit canard* » de M. de Castries. Non seulement notre chauvinisme est satisfait, mais encore deux ou trois d'entre nous ont réalisé par la victoire de *Little Duck* des bénéfices assez honorables. En outre, le temps, très orageux les jours précédents, s'est de beaucoup amélioré et semble nous promettre une agréable traversée.

Depuis qu'il est question de ce voyag chacun a pris ses dispositions et juré de trouver à la gare du chemin de fer de l'Ou lundi, 9 juin, à 6 heures précises, afin prendre en chœur le train du Havre qui pa une demi-heure plus tard.

En effet, au jour et à l'heure dits, tou monde est exact au rendez-vous et échan des adieux déchirants avec les parents amis qui ont voulu donner jusqu'au bout a indifférents le spectacle de ce louable et c leureux attachement.

Nous sommes six. D'abord M. Edmo Blanc, propriétaire du yacht à bord duq nous allons nous embarquer, et qui jo dans tous les genres de sport d'une répu tion à laquelle je ne pourrais rien ajout puis M. Clerc, directeur et propriétaire journal, *Le Yacht*, dont il a su faire une so d'oracle en matière de navigation de pl sance; puis M. Fonade, simple Bordelais, ticulteur, et par conséquent un peu marcha

vins, enfin, moi, humble passager, également fort épris de la vie en plein air, qui toute ma vie ai eu des bateaux et qui possédais encore, il y a trois mois, le yacht *Flamberge*, sur lequel j'ai fait en Méditerranée quelques croisières et remporté trois ou quatre prix aux régates de Nice; — tous vrais loups de mer, comme vous voyez.

Deux dames, deux courageuses volontaires, Mme M... et Mme A..., avaient consenti à partager avec nous les périls de cette excursion. Elles n'en étaient pas à leur premier essai, je dois le dire, mais elles n'avaient pas encore accompli de longs trajets. Il leur fallait donc une grande provision de courage pour affronter les rigueurs d'une pareille traversée.

A six heures et demie, nous prenons place dans le compartiment qui nous avait été réservé et, sans plus tarder, nous nous installons devant les deux tables du wagon-restaurant qui, d'avance, avaient été retenues pour nous. C'est une manière de voyager

très agréable et très commode, que je ne saurais trop recommander aux gens inoccupés, à ceux qui n'aiment pas dîner trop tôt de peur de contrarier leur estomac, ou qui ne veulent pas s'embarrasser d'un panier à provisions, ni le dévorer sur le pouce pendant le trajet.

En effet, lorsque nous avons bu la dernière goutte de notre café, nous nous apercevons que nous avons assez gaiement et très fructueusement assassiné deux grandes heures! La moitié du parcours est donc défaite, le reste passera comme une lettre à la poste. Pendant cette seconde moitié de la route, il n'est question, bien entendu, que de l'expédition que nous allons entreprendre ; nous nous promettons mutuellement un temps superbe, une mer d'huile, ainsi que d'innombrables surprises.

Nous descendons au Havre, où nous attendait le capitaine de la *Nubienne*, accompagné d'une escouade de matelots. On nous débar-

fasse de nos malles et de nos colis, nous montons en voiture et nous nous dirigeons vers le bassin de la Forteresse, dans lequel le bateau est amarré.

A onze heures et demie, nous étions à bord.

Nubienne est un navire mixte, gréé en trois-mâts-barque, qui vous a les allures d'un aviso de guerre et qui est du reste armé de huit canons. Elle mesure 59^{m}, 60 de long sur le pont, sur 8^{m}, 25 de large et 5^{m}, 50 de creux au centre. Sa machine est de 450 chevaux. Son tonnage de yachting est de 700 tonneaux ; sa jauge de constructeur est de 615 tonneaux.

Elle a été construite en Angleterre pour le compte d'un riche particulier, qui avait entrepris de faire le tour du monde et qui est mort avant d'avoir réalisé ce hardi projet.

C'est dans ces conditions qu'elle a été achetée par M. Edmond Blanc — et, je n'ai pas besoin d'ajouter — très luxueusement aménagée.

M. Blanc nous présente les uns après les autres à son nouveau capitaine, M. Muller.

J'examine très attentivement l'homme à qui nous allons confier notre destinée et sur lequel j'ai déjà pris quelques renseignements. Je sais qu'il était second à bord de la Compagnie des Messageries maritimes, qu'il a fait déjà plus de quarante fois le trajet du Havre à New-York, et cela me rassure un peu.

Au physique, c'est un homme jeune et fort parfaitement élevé, d'excellente tenue, à la voix douce, aux manières distinguées. Il ne représente pas du tout au premier abord l'homme d'action et d'énergie que l'on s'imagine toujours rencontrer en pareil cas; mais je l'ai vu à l'œuvre depuis cette présentation et je puis affirmer qu'à la science de son métier il joint l'expérience du marin, l'habitude du commandement et le talent difficile de se faire obéir sans bruit.

Quant au second et au lieutenant, je les

connais tous les deux. J'ai fait avec eux l'hiver dernier le voyage d'Algérie, de Tunisie et d'Italie, et je sais qu'ils ont tenu bon lors d'un furieux coup de vent de N.-E. que nous avons essuyé par le travers de la Sicile, en allant à Naples.

Mardi, 10 juin 1884.

Nous sommes levés de bonne heure et n
apercevons les charpentiers en train de
ser des brise-lames à l'arrière du navi
pour éviter que l'eau pénètre trop abonda
ment sous la dunette, en cas de gros tem
Cela nous donne à réfléchir... Quoi! en pl
été, il y a donc lieu de redouter les indis
tions de la mer à bord? Vite, pendant qu
embarque les dernières provisions, n
courons à travers le Havre, en quête de b
tes et de caoutchoucs, afin de nous préser
des lames furieuses que cette précaut
semble nous prédire. Nous trouvons b
des caoutchoucs, mais il n'y a chez les c

lonniers que des bottes de matelots, affreusement lourdes et encore plus disgracieuses, ou des bottes de confection en cuir jaune dont la mer ne ferait qu'une bouchée. Nous les repoussons avec dédain. Le regretterons-nous plus tard?... Peut-être... Pas de bottes! C'est navrant. Mais l'heure nous presse, nous n'avons pas le loisir de chercher plus longtemps. Nous revenons à bord, où nous trouvons un mouton, un porc et une respectable quantité de volailles, que l'on a apportés pendant notre absence. On décharge également du pain en une si haute pyramide que je me demande où cela passera.

Il est vrai que nous avons à bord trente hommes, quatre officiers, que nous sommes huit passagers, y compris le valet et la femme de chambre, et que la pyramide a des chances de diminuer rapidement.

En attendant le départ, je me promène sur le pont et je fais connaissance avec Jacquette.

Jacquette est une toute jeune guenon, qui a succédé à un autre singe, mort de phtisie vers le printemps de cette année et avec lequel je m'étais lié assez intimement lors de mon précédent voyage. La guenon ne lui cède rien en fait de grâce et d'amabilité. Elle est vive, agile, espiègle et câline comme un enfant. Quand on la prend dans ses bras, elle se pelotonne et pousse des petits cris de joie tout à fait attendrissants. Elle a été pour nous et pour l'équipage un grand sujet de distraction, toutes les fois qu'on a eu le temps ou le loisir de s'occuper d'elle.

Le seul défaut qu'on puisse lui reprocher est de manquer trop souvent de respect à ceux qui l'approchent et de s'oublier un peu plus souvent qu'il ne faudrait, sans aucun souci des personnes ni de l'endroit où elle se trouve. Mais allez donc demander la perfection à une guenon! Ce serait vraiment se montrer trop exigeant.

Je suis arraché aux douceurs de cette liaison par la voix du capitaine. Nous allons partir et quitter le bassin de la Forteresse pour nous engager dans la passe.

En effet, une heure après, nous défilons devant la jetée du Havre et nous saluons les curieux de deux coups de canon.

Après l'horrible temps dont le commencement de juin nous avait gratifiés et les averses épouvantables qui avaient égayé l'avant-veille le grand Prix de Paris, nous nous attendions à trouver au Havre une pluie diluvienne.

Pas du tout. Il est une heure, le temps est splendide et la mer tranquille. Pendant toute la journée la brise continue à souffler discrètement du N. N.-O. et nous nous promenons sur le pont comme si nous étions sur le boulevard.

A 6 h. 15 nous apercevons Barfleur. Le temps se couvre ; le soleil se couche dans la brume. Cela n'est pas bon signe.

Cependant la lune se lève très pure,
9 heures, dans un ciel étoilé. Nous passo
devant la Hague à 10 heures, et après av
bavardé pendant une heure encore, no
gagnons notre cabine.

Mercredi, 11 juin.

A minuit, nous distinguons le feu d'Aurigny, puis un bouchon de brume survient tout à coup, ce qui n'est pas gai dans la Manche, où la navigation est si considérable et les abordages si fréquents. La brise tourne à l'Ouest mais sans fraîchir; la mer est toujours très calme, mais le brouillard persiste au point que la *Nubienne* siffle à plusieurs reprises pour signaler sa présence.

Le matin, le vent tourne un peu vers le Sud et l'horizon reste toujours embrumé. Nous rencontrons une foule de bateaux, parmi lesquels un yawl de plaisance anglais, avec lequel nous échangeons les couleurs, mais

dont il nous est impossible de lire le nom.

Vers midi le temps s'éclaircit. A tribord nous distinguons assez nettement les côtes d'Angleterre; à 2 heures nous passons en vue du cap Lizard, laissant à bâbord le *Wolf Roch* (le loup).

Le vent est revenu au N.-O., accompagné d'une petite houle, qui commence à gêner légèrement nos deux compagnes de voyage.

A 5 heures, nous apercevons Scilly, une île ravissante à ce qu'il paraît, qui est le lieu de promenade, et le port de relâche en même temps, de presque tous les yachts anglais séjournant ordinairement à Cowes.

Hélas ! ce n'est pas sans un certain serrement de cœur que nous voyons cette île disparaître peu à peu à l'horizon. C'est la dernière terre d'Europe qu'il nous sera permis de saluer avant longtemps. Nous voilà dans l'Océan pour... combien de jours ? Et quelles surprises nous réserve-t-il ?

Au moment où la nuit commence à tom

nous croisons d'abord un trois-mâts c, puis un cuirassé anglais, qui prend lemment la *Nubienne* pour un aviso de rre français — ce qui nous est arrivé souvent du reste l'hiver dernier en Méditerranée. Il nous salue et brûle sur son arrière des feux dont nous ne comprenons pas le sens, s'ils en ont réellement un.

Nous passons, la nuit vient... Plus rien autour de nous ni devant nous que l'immensité et les 3.000 milles que nous avons à traverser pour atteindre le détroit de Belle-Ile et le Canada.

Jeudi, 12 juin

Nous faisons route vers le N.-O. N
avions encore des chances d'apercevoi
matin, et de fort loin, la côte d'Irlande;
heureusement le ciel, qui s'était éclai
veille, au coucher du soleil, est rede
couvert, gris et triste. Nous avons
regarder, nous ne distinguons pas l'Irla

Plus on va, plus la houle qui nous a
du large s'accentue et prend des propor
inquiétantes pour le cœur de nos deux
pagnes de voyage. Nous tanguons su
lames longues et profondes, au milieu
rares éclaircies que le soleil avare da
nous envoyer.

A 11 heures, nous rencontrons un pilote anglais (ces pilotes ne doutent de rien). C'est un côtre de 80 tonneaux environ ; il se nomme *Colombine-Cork*. Nous hissons notre pavillon et les lettres de la *Nubienne*. Peut-être le bateau signalera-t-il notre passage lors de son retour en Angleterre et apportera-t-il de nos nouvelles à ceux qui s'occupent de nous...

Le vent a tourné légèrement au S. On hisse les basses voiles, une voile d'étai, les focs et la trinquette ; mais la brise est faible et la toile ne prend pas le vent. Nous rencontrons, un peu plus tard, un grand vapeur transatlantique se dirigeant vers l'Angleterre, mais nous sommes trop loin pour échanger le moindre signal. Nous avons beau regarder, nous ne voyons absolument plus rien qu'un goëland perché sur le dos d'un *dormeur* et qui ne se dérange même pas au moment où nous l'approchons.

A 4 heures, nous distinguons pourtant, à

deux milles de nous par le tribord, un gra
trois-mâts-barque et, à 6 heures par bâbor
un charbonnier anglais qui ne donne p
signe de vie.

Le vent continue à tourner et arrive
S.-O. en fraîchissant de plus en plus. L
voiles sont pleines, le bateau est bien appu
et file ses onze nœuds à l'heure. Quelqu
embruns nous atteignent par-dessus bor
il n'y a pas moyen de rester sur le po
Nous nous réfugions dans la chambre d
cartes afin de nous mettre à l'abri.

Cette chambre des cartes jouant un gra
rôle dans la traversée, je me crois obli
d'en faire une courte description.

Elle consiste en un roufle, élevé d'envir
2m, 30 au-dessus du pont, faisant suite s
l'avant à celui qui se trouve au-dessus d
chambres de chauffe, et à l'autre extrém
duquel est placée la cuisine particulière
M. Blanc.

C'est une pièce élégante, entièrement fa

de panneaux d'acajou, dont les fenêtres et les portes sont tendues de drap garance, brodé d'or et d'argent. Cinq grands fauteuils de cuir remplissent à peu près l'espace laissé vide par une énorme table également tendue de drap garance, sur laquelle le capitaine étale ses cartes, fait son point, ses comptes, etc. Au-dessous de la table-bureau, et de chaque côté du vide qui a été ménagé pour les genoux, se trouvent deux rangées de tiroirs superposés, dans lesquels on met les cartes et les instruments nécessaires à l'observation du soleil, de la lune ou des étoiles.

Cette pièce, qui ne mesure guère plus de 4 mètres de large sur 3m, 50 de profondeur, est admirablement éclairée par des glaces très épaisses et soigneusement entretenues. Quand il fait trop mauvais temps, on abrite ces glaces contre les paquets de mer par des persiennes mobiles, qui se vissent extérieurement et présentent toutes les garanties de solidité désirables.

Au-dessus de la table est suspendue lampe à roulis, qui reste allumée toute nuit.

Cette chambre étant située entre le mâ misaine et le grand-mât, en avant de machine par conséquent, jouit d'une tr quillité relativement parfaite, puisqu'o entend à peine le bruit des pistons et de l'hélice. On y est par cela même un moins secoué qu'à l'arrière, de sorte qu est un refuge tout indiqué contre le mau temps.

Elle est naturellement pourvue de tous ustensiles nécessaires et, parmi ceux figure un baromètre que nous ne cess d'observer. Évidemment, c'est un optimi car il marque *Beau temps* et notre ami Bl qui la considère avec sang-froid, trouve « la mer n'est pas belle ». Il y a déjà lo temps que, sans en rien dire, j'étais abs ment de son avis.

Et pourtant, il y a çà et là quelques éc

ciel. On sent que le soleil ne demanderait pas mieux que de se montrer, mais il ne nous apparaît que comme une sorte de tache lumineuse et très estompée.

Du côté des hommes, personne n'est malade à bord. Seulement les dames ont disparu tout à coup et nous ne pousserons pas l'indiscrétion jusqu'à leur demander pourquoi. Peut-être n'ont-elles pas encore le pied marin... Bah! Cela viendra.

En attendant, la nuit arrive, sans apporter dans ce triste état de choses la moindre modification.

Vendredi, 13 juin.

Un vendredi et un 13 ! Le temps
encore plus laid : cela ne pouvait pas
autrement. Le vent a sauté au N.-O., m
ne souffle pas assez pour nous aider et
fallu carguer les voiles. En revanche, c
longue et forte houle, que nous avons trou
en entrant dans l'Océan, devient de plus
plus forte et nous fait déplorablement t
guer. Elle déferle avec force sur tribord,
envoie sur le pont des embruns beauc
plus sérieux que la veille.

Toujours aussi ce temps gris, sombre
attristant. Nous ne sommes pas au bout,
faut en croire les relations de voyage que

insulte pour me distraire. Plus nous approcherons de terre, paraît-il, plus ces brumes épaissiront, de sorte qu'il faudra probablement ralentir notre vitesse, soit pour éviter un abordage avec un autre navire, soit pour ne pas nous heurter contre une de ces énormes montagnes de glace, qui courent le guilledou dans les environs du Labrador et de Terre-Neuve à cette époque de l'année. Pas gaie non plus cette perspective! Nous verrons bien...

Vlan! La brise a encore changé. Elle souffle à présent du Nord, et je vous assure qu'on s'en aperçoit, car il ne fait pas chaud! Il est vrai qu'on ne peut pas tout avoir, car le capitaine est enchanté. Il affirme que le vent a tourné du bon côté, il nous promet du soleil et il pourrait bien avoir raison, puisque l'horizon semble se dégager. Vrai, nous n'en serions pas fâchés.

On a rétabli les voiles et nous avons repris notre marche. Il est 8 heures. On essaye

d'entrevoir le soleil pour faire quelques observations, mais il y met de l'entêtement persiste à ne pas se montrer. Il faut y renoncer momentanément.

Je monte sur la passerelle pour contempler la mer. Elle n'est pas plus belle qu'hier et vente si frais que je redescends en toute hâte dans la salle des cartes, où j'ai, pour ainsi dire, élu domicile.

A 9 heures, je vois entrer le capitaine rayonnant.

— Je l'ai pincé ! s'écrie-t-il.

— Qui donc ?

— Le soleil, parbleu !

En effet, pendant que le capitaine se livre à ses calculs je sors et j'entrevois quelques pâles rayons d'un véritable soleil d'automne. Comme j'ai pour principe de ne jamais rester longtemps à jeun à la mer, je me dirige vers le déjeuner. Personne n'est encore debout. J'en suis réduit à me consoler mon isolement avec des rôties, du beurre

chocolat, que j'ingurgite avec un certain plaisir. « C'est toujours ça de pris », comme dit Fra Diavolo.

Le soleil est très intermittent, mais la mer est un peu tombée. Vers 10 h. 1/2 on peut se risquer sur le pont, mais gare les glissades et les billets de parterre ! Un peu partout, à l'abri du vent, tout le monde tient un livre à la main et cherche à tuer le temps. Maudit soleil ! Quel fichu caractère ! A mesure qu'on vient le chercher il se cache. Je ne m'étonne plus qu'il fasse si mauvais ménage avec la lune. Eh bien ! non. Il tient sans doute à se réhabiliter, car le voilà qui paraît, qui grandit, qui luit même ! Enfin !...

Le vent monte avec lui et la mer aussi. Le déjeuner de midi est agrémenté de toutes sortes d'accidents. La table à roulis ne suffit pas à maintenir les bouteilles ni les plats contre cet effrayant tangage. Tout dégringole à grand fracas, tandis que nous courons après notre beefteack, qui monte ou

descend tour à tour suivant les mouvemen
du navire.

Jusqu'à 4 heures, ce remue-ménage co
tinue; à 5 heures, le vent tourne au N.-
et faiblit. La mer tombe également. Il fa
encore carguer les voiles ! Tout à coup,
houle recommence, les lames sont plus lo
gues et nous prennent maintenant par
travers de l'avant. Tangage et roulis, ri
n'y manque ! Si nous n'étions pas contents
Certainement non, nous ne le sommes pa
Heureusement que cela finit par se calm
un peu vers minuit. Enfin on va pouv
dormir ! Bonsoir !

Samedi, 14 juin.

Le temps est presque calme à 7 heures du matin, ce qui nous change un peu des secousses que nous avons ressenties les jours précédents.

Le vent est franchement au S.-O. Cela nous permet de déployer les voiles latines et de nous appuyer sur tribord. Vainement nous interrogeons cette immensité, au milieu de laquelle nous semblons perdus, nous ne rencontrons pas un navire. Et cela dure depuis que nous avons quitté le voisinage de l'Irlande. C'est à peine croyable. Eh quoi! pas un navire? Il n'y a donc que nous qui allions au Canada? Les pauvres diables qui

y sont allés n'en reviennent donc pas ? Cette singularité, dont nous n'avons eu l'explication que lors de notre arrivée à Québec, nous intriguait fort à ce moment.

D'ailleurs, bien d'autres préoccupations nous assiégeaient. Allions-nous enfin avoir du beau temps ? Cette traversée qu'on nous avait fait entrevoir calme et belle, au milieu d'un ciel pur, par une chaleur souvent étouffante, allait-elle entrer dans la voie de l'apaisement ? Et sans cesse nous interrogions le vent et l'espace.

A 10 h. 1/2 la brise nous arrive par l'arrière ; ce n'est pas dommage ! On établit alors les voiles carrées ; le yacht navigue sous toutes ses voiles. C'est la première fois que je le vois sous cette allure. Aussi, debout sur la dunette, je ne me lasse pas de contempler ce ravissant coup d'œil. Voilà bien le navire mixte en possession de toutes ses facultés. Il file avec rapidité, en roulant un peu, quoiqu'il n'y ait pas beaucoup de mer

Néanmoins il y a toujours de la grosse houle d'Ouest. Évidemment il y a eu devant nous du gros temps ces jours derniers, car cette houle ne nous a quittés par aucun vent depuis que nous sommes entrés dans l'Océan.

Vers 2 heures, un navire est enfin signalé par le bâbord d'avant. Le fait est devenu si rare et cela nous cause un tel plaisir de voir vivre à notre portée autre chose que des oiseaux ou des poissons, que nous nous emparons tous d'une lorgnette et que nous grimpons d'un commun élan à l'assaut de la passerelle. Le bateau n'est pas beau, il est même laid; sa cheminée dégage une fumée noire, au milieu de laquelle il disparaît presque en entier.

A l'instant où il nous croise, nous hissons le pavillon français et les quatre lettres sous lesquelles la *Nubienne* est enregistrée dans le livre du Yacht-Club de France. A notre grande surprise, rien ne répond à bord du

navire mystérieux, qui ne nous fait pas même l'honneur d'un « aperçu » ! En présence d'une si grossière impolitesse, nous le suivons des yeux avec les longues-vues, nous l'étudions attentivement, nous examinons sa cheminée et, grâce au recueil *Flags*, contenant le dessin en couleur des pavillons ou des cheminées appartenant à toutes les compagnies de navigation en activité, nous découvrons que cet affreux navire appartient à la compagnie *Wilkie and Turnbull de N. Shields*. Pas polis, messieurs les Anglais !

La mer grossit légèrement, mais le soleil se montre avec assez de régularité pour nous réjouir et nous réchauffer. Comme c'est la première fois que nous sommes à pareille fête depuis que nous voguons en plein Océan, nous en profitons largement et nous exposons à ses bienfaisants rayons toutes les pièces de notre garde-robe que l'humidité avait pénétrées.

Cela ne dure guère, hélas! A trois heures le ciel se couvre à nouveau, le temps est gris, la brise fraîchit, la mer nous prend en plein travers. Plus la soirée s'avance, plus ce déplorable état de choses s'accentue. Quand vient le soir, les lames balayent le pont, sur lequel il est impossible de s'aventurer sans bottes et sans caoutchoucs. Comme il n'est pas moins difficile de se tenir debout, nous sommes prisonniers dans la chambre des cartes, où règne un silence glacial.

Cette fois, nous sommes au complet. Mmes M... et A... se sont complètement acclimatées et, sauf aux heures des repas où les oscillations de la table à roulis les troublent un peu, supportent héroïquement les inégalités de la mer.

Comme il est convenu que nous faisons un voyage d'agrément, nous nous efforçons de croire, avec le capitaine, qui fait du reste tout ce qu'il peut pour nous le persuader, que si

ce n'est pas du beau temps, ce n'est pas non plus du mauvais temps.

Sur cette pensée consolante, et en nous cramponnant à tout ce qui nous tombe sous la main, nous allons nous enfermer dans notre cabine et nous coucher.

Dimanche, 15 juin.

Je ne voudrais pas me faire valoir aux dépens de mes amis, mais, en général, c'est toujours moi qui suis le premier levé parmi les passagers. Je suis donc très étonné, en entrant dans la chambre des cartes, à 7 heures, d'y trouver tous mes compagnons de route installés. Je les regarde et je vois à leurs yeux battus, à leur air triste et penché, que personne n'a fermé l'œil de la nuit.

Seul, notre ami Clerc a la spécialité de dormir quand même. Bien qu'il ne veuille pas en convenir, il a donné depuis deux jours quelques signes de faiblesse; il ne sort de sa cabine qu'aux heures des repas. Encore

ne s'assied-il jamais à table et emporte-t-il son assiette pour aller manger dehors. C'est qu'il est né en Angleterre, c'est qu'il y a été élevé et que son amour-propre d'Anglais souffrirait de ce que l'on supposât qu'il puisse être malade à la mer. Nous ne le contrarions pas pour si peu, mais nous le plaisantons agréablement et nos compagnes de voyage ne sont pas les dernières à lui détacher quelques quolibets anodins.

Le fait est qu'elles sont admirables. Mme M... jure bien qu'on ne l'y reprendra plus, Mme A... déclare bien de son côté que si elle avait su...; mais, à part cette révolte bien naturelle et pas mal de malédictions à l'adresse de ceux qui les ont entraînées dans *cette partie de plaisir* (il faut entendre l'accent de reproche avec lequel elles prononcent ces quatre mots), elles sont merveilleuses de résignation et de courage.

Quant à Blanc, tout heureux de voir la façon dont se comporte son bateau — et

j'avoue qu'il y a de quoi s'en montrer fier — il se promène sur le pont, vêtu de caoutchouc de la tête aux pieds. Car il a pris des précautions, lui. Il a des bottes, le sournois! Et joyeux de braver les embruns, de sentir l'eau ruisseler sur son dos sans le mouiller, il ne cesse de s'écrier : « C'est du beau temps! c'est du beau temps! » Cependant il disparaît de temps à autre pour aller chercher dans sa chambre un refuge contre les cataractes auxquelles il s'est volontairement exposé.

Le fait est que la mer nous assiège obstinément et que nous bourlinguons ferme. On voit bien que nous entrons dans *Le Trou du Diable*. Cette désignation peu rassurante indique assez que les mauvais temps hantent principalement les parages dans lesquels nous nous trouvons et qui sont situés entre le 30e et le 50e degré de longitude. O trou du Diable, sois-nous clément!

Pour le moment il ne l'est pas, le misérable! Notre déjeuner est un véritable steeple-

chase, dans lequel chacun choisit une place à son gré. Mme M... s'assied dans son fauteuil de prédilection et mange sur ses genoux; Mme A... se réfugie dans un coin du divan et, pour s'y maintenir, passe son bras gauche dans une courroie attachée à la barre d'écartement d'un hublot. Quant à nous, glissant de droite à gauche, nous entourons la table à roulis, courant du tapis au plafond après notre assiette, sans parvenir à l'attraper. Le valet de chambre et le maître d'hôtel accomplissent pour nous servir des prodiges d'équilibre et de gymnastique.

Pour dessert, une lame gigantesque se mâte sur l'arrière de la *Nubienne*, s'abat sur la dunette, tombe sur la claire-voie, se glisse par des fentes inperceptibles et tombe en rigoles glacées dans le salon, dans les chambres, partout enfin où elle trouve une issue, tandis que les chaises, les fauteuils et tous les accessoires se livrent à une sarabande fantastique.

Vers 1 h. 1/2 le vent saute à l'O. et se calme un peu. Il était temps! Bientôt il faut carguer les voiles et se résigner au roulis. A six heures, nous sommes un peu plus tranquilles, mais le baromètre a beaucoup baissé. Ma foi dans cet instrument est singulièrement ébranlée, j'en conviens. Ces jours derniers, il nous avait promis du beau temps et nous n'avons eu que brume, tempête et mer atroce. Peut-être, maintenant qu'il baisse, allons-nous enfin voir du soleil et goûter quelque repos...

Toujours pas de navires à l'horizon. Décidément ce n'est pas sur l'Océan que nous sommes, c'est en plein désert — un désert sans oasis malheureusement. Il ferait si bon de rester sur le pont, si le temps le permettait — car plus nous avançons ver le nord, plus les nuits sont courtes. Aujourd'hui à 10 heures du soir, il fait grand jour encore et l'horizon s'éclaire le matin entre 2 heures et 2 h. 1/2.

Je demeure assez longtemps appuyé sur la lisse, pour contempler ce curieux spectacle; mais je suis seul.

Tout le monde tombait de sommeil et avait regagné son lit. J'imite cet exemple, mais avec la conscience que ce diable de vent debout va fraîchir et que la danse va recommencer. Ce n'est pas que cela me gêne beaucoup, car je n'ai jamais été malade en mer et je n'y dors guère, mais c'est égal... j'espérais mieux du mois de juin.

Lundi, 16 juin.

La brise est fraîche; il ne fait pas chaud, bien que le soleil se montre timidement à travers les nuages. La houle est plus forte que jamais; les lames montent jusque sur le gaillard d'avant et tombent en cascades sur le pont, qu'elles ne cessent de balayer. Nous ne sommes décidément pas les élus de Dieu et nous ne pourrons pas nous vanter d'avoir traversé l'Océan à pied sec.

Autour du navire, la mer, que l'avant refoule avec force, mugit avec rage et s'écarte en bouillonnant, comme si elle regrettait de nous livrer passage. Pour les gens avides d'émotions, voilà certainement un commen-

cement de traversée qui peut compter! Les dames sont un peu inquiètes et contemplent d'un œil morne l'Océan désert. Elles se disent assurément qu'en cas d'accident, pas un navire ne viendrait à notre secours. Elles ont raison, mais il n'y a pas de quoi s'effrayer: la *Nubienne* se comporte admirablement, sa machine fonctionne à merveille; nous n'en avons pas même été réduits jusqu'à présent à ralentir notre vitesse. Nous avons été un peu mouillés, voilà tout.

Depuis que nous sommes partis, l'heure a naturellement changé; elle recule à peu près de vingt minutes par jour, de sorte que nous nous mettons à table aujourd'hui à midi, heure du soleil, tandis que notre chronomètre, réglé sur la longitude de Paris, marque 2 h. 25.

Loin de s'embellir, le temps donne cette fois cruellement raison au baromètre. Le ciel se couvre de nuages menaçants, le vent grandit, la mer monte et nous harcèle de tous

côtés. Les lames sont frangées d'une écume que le vent balaie; elles se mâtent sur les flancs du navire qu'elles inondent. Les paquets de mer se succèdent et roulent sur le pont, entraînant les paillassons inoffensifs.

Nous sommes toujours dans la chambre des cartes, où règne une demi-obscurité peu réjouissante, car il a fallu mettre les persiennes aux fenêtres pour protéger les glaces contre les fureurs de la mer. Nous lisons, nous fumons, mais nous causons peu. Ce temps maudit ne dispose guère à la gaieté. Il est écrit que nous n'aurons pas une belle journée pendant notre traversée. Encore si nous avions vent arrière, cela ne serait que demi-mal, mais il persiste à souffler debout, ce qui nous arrête et nous retarde.

Chacun se regarde et se demande : — Allons-nous dormir cette nuit? Cela n'en prend guère la tournure. Il n'est que 4 heures et la mer démontée gronde autour de nous d'une façon terrible. Le capitaine convient pour la

première fois que c'est du gros temps. Pour qu'il en convienne, il faut bien que cela soit vrai. Du reste, n'en conviendrait-il pas, il faut bien se rendre à l'évidence. Les paquets de mer sont de plus en plus fréquents et de plus en plus formidables.

Quand arrive l'heure du dîner, c'est à de véritables acrobaties qu'on doit recourir pour prendre un peu de nourriture. D'ailleurs, on a malgré soi l'estomac contracté par les efforts qu'il faut faire pour conserver son centre de gravité. Personne n'a faim. Aussi, comme on n'a pas pu se mettre à table, il n'est pas difficile d'en sortir.

Alors notre groupe de six se divise en deux. Trois se décident à regagner leur cabine, au risque de ne pas dormir; trois, parmi lesquels je me trouve, prévoyant qu'ils ne pourront pas fermer l'œil, ont résolu de passer la nuit sur un fauteuil, dans la chambre des cartes.

Pataugeant dans l'eau, jetés tantôt sur le

roufle, tantôt sur les pavois, nous réussissons à gagner notre asile; mais nous sommes contraints de nous envelopper les jambes et les pieds dans nos couvertures, car le tapis est si mouillé qu'il ressemble à une éponge. Il fait en outre un froid de loup. Quelle soirée! quelle nuit! Et dire que dans quatre jours nous entrerons dans le solstice d'été! Brrr... on ne s'en douterait guère.

Mardi, 17 juin.

Le vent est un peu tombé, mais la mer est toujours très agitée. Nous roulons d'un bord sur l'autre avec des oscillations qui nous arrachent l'âme. Pour comble de veine, il fait de plus en plus froid, le givre s'accroche aux cordages et tombe en gouttes glaciales sur le pont. Le soleil essaie de se montrer. Certes, nous ne serions pas fâchés de le voir pour nous réchauffer; mais si nous devons avoir le même temps qu'hier, personne ne lui souhaitera la bienvenue. Nous grelottons dans nos couvertures au fond de la chambre des cartes. Sans doute nous ne tarderons pas à être assiégés par une légion d'ours blancs.

La mer est de plus en plus mauvaise; les coups de roulis sont épouvantables et nous jettent les uns sur les autres, hors des sièges sur lesquels nous tentons vainement de nous maintenir. Nous nous regardons, positivement démoralisés par cette persistance du mauvais temps à une époque de l'année où l'on est en droit de réclamer du soleil, du calme et de la chaleur. Tout à coup, après un coup de roulis plus formidable encore que les précédents, des sons mélodieux frappent notre oreille... Qu'est-ce que cela veut dire? Sommes-nous dans les pays des Sirènes? Entourent-elles la *Nubienne* afin de l'entraîner plus sûrement au fond des abîmes?

Non, les poétiques légendes de la mythologie n'ont rien à voir dans cette surprise. C'est tout bonnement la boîte à musique du bord, dont le roulis a brusquement fait partir le cran d'arrêt et qui se met à jouer *Santa-Lucia* au milieu de la tourmente.

Cette fois, nous éclatons en chœur d'un

rire homérique. Cela nous rappelle Naples, nos promenades au fond de la baie, notre ascension au Vésuve, de l'hiver dernier, pendant lesquelles une escorte de musiciens, grassement récompensée, nous accompagnait en jouant le même air, la retraite des *Bersaglieri*, le *Funiculi*, *funicula* de Densa, etc... Hélas! que nous sommes loin de l'Italie, de son ciel bleu se mirant dans l'eau, comme mer, comme perspective et surtout comme température!

Depuis huit jours, la solitude la plus attristante, le temps le plus monotone, le même invariable paysage de la mer et du ciel se confondant à l'horizon dans une même teinte grise et blafarde. Et nous n'avons rencontré que deux navires, dont l'un ne nous a peut-être même pas aperçus!

11 heures. Nous avons toujours vent debout, mais il ne souffle pas si fort qu'hier. On peut se risquer sur le pont et jouer avec Jacquette. La pauvre petite guenon est tran-

sie de froid. Elle se réfugie, en poussant de petits cris plaintifs, sous mes vêtements qu'elle écarte, pour y trouver un abri contre cette température sibérienne. Pauvre petite bête ! Elle aussi, elle est loin du pays qui « lui a donné le jour » !

Nous nous mettons à table et nous déjeunons avec d'autant plus d'appétit que nous n'avons pas pu dîner la veille. Et puis, en consultant l'itinéraire que le capitaine trace tous les jours sur sa carte, nous calculons que dans deux jours et demi, à moins de bourrasques imprévues, nous serons en vue de la terre.

Cela nous redonne un peu de courage. On cause, on raconte des histoires, on rit. Jamais nos deux compagnes de voyage n'ont été si vaillantes ni de meilleure humeur. Elles courent sur le pont comme des cabris.

Notre ami Clerc, revenu également à la vie, s'est dédommagé de son jeûne des jours passés; il a mangé comme quatre. Il bourre

ses poches de biscuits et tombe sur les bonbons à bras raccourcis — probablement parce qu'ils sont anglais, comme lui.

Tout s'égaie à bord. Seul, le mouton que nous avions embarqué court des dangers sérieux. Nos vivres frais sont épuisés, il n'y a plus rien dans la glacière ; on va donc occire aujourd'hui l'infortuné mérinos. — Pauvre bête ! s'écrient les dames compatissantes. Je suis loin de faire chorus avec elles ; car je songe aux excellents gigots et aux délicieuses côtelettes qui résulteront de ce meurtre impie.

En attendant, le capitaine, qui s'attend à rencontrer prochainement les glaces, fait donner quelques coups de sonde rassurants. M. Muller émet du reste devant nous une théorie qui semble un peu paradoxale dans la forme, mais qui est absolument vraie dans le fond : « Ce n'est pas de la mer que j'ai peur, dit-il, c'est de la terre. » Et l'on verra plus tard combien il avait raison, puisque c'est à

terre que nous sont arrivés les deux seuls accidents qui aient signalé notre voyage.

A deux reprises, vers 4 et 6 heures, nous traversons des grains d'O. menaçants. Vers 8 heures l'horizon se couvre atrocement et semble nous présager encore une nuit accidentée. Est-ce que la danse va recommencer? Comment! nous n'aurons même pas vingt-quatre heures de répit!

Mercredi, 18 juin.

Quelle nuit! Quel tapage! Quel roulis! Quels paquets de mer! Tout y est. Le ciel et la mer ne font plus qu'un ; ils ne sont plus gris, ils sont noirs. Le froid augmente sans cesse ; le thermomètre marque 4 degrés au-dessous de zéro. Malgré nos doubles vêtements de laine et nos couvertures, nous sommes littéralement gelés. Nous n'avons pas encore rencontré d'*icebergs*, mais certainement les ours blancs vont venir et nous préparons les chassepots et revolvers du bord afin de les recevoir.

A l'heure du premier déjeuner, on grelotte et l'on observe un silence glacial (jamais

épithète n'a été mieux placée). Que le capitaine en convienne ou non, cette fois, nous avons un temps épouvantable. Les lames se brisent les unes contre les autres, la mer est démontée. Elle ne se contente plus de nous assaillir, elle nous envahit. L'eau coule à torrents sur le pont, qu'elle balaie de l'avant à l'arrière, tandis que le roulis promène d'un bord à l'autre ces effrayantes cataractes. A travers la fumée des embruns, celle des vagues qui déferlent, on ne distingue plus rien. Sommes-nous quelque part ? Y a-t-il au-dessus de nous un soleil ou même un ciel ? Nous ne le savons pas. Une humidité pénétrante s'infiltre partout, le froid nous paralyse.

Sous l'effort de la tourmente, le navire crie, se tord, gémit, comme si on lui arrachait l'âme. Quant à nous, nous n'en valons guère mieux. Personne de nous n'a encore assisté à rien de semblable. Notre partie de plaisir se corse et se dramatise affreusement.

La journée se passe au milieu des plus terribles agitations. Le soleil a tenté deux ou trois fois de se montrer, mais il n'a pu parvenir à dissiper le brouillard épais qui nous environne. Entre 5 et 6 heures, ce brouillard devient de plus en plus dense — ce que nous ne croyions pourtant pas possible. Nous voilà donc menacés de passer la nuit dans la brume au moment le plus dangereux, puisque nous approchons de terre et que nous pouvons à chaque instant rencontrer des glaces.

Fort heureusement, elles sont jusqu'à présent aussi rares que le sont les navires sur cette partie de l'Océan. Quand nous parvenons à distinguer quelque chose, nous ne distinguons toujours que le ciel et l'eau. Trop de ciel et trop d'eau! Apercevrons-nous la terre demain, comme nous l'espérons? C'est à quoi chacun pense tout haut et tout bas. Ah! si on distinguait seulement le modeste clocher d'un tout petit village... Voir Carcassonne, mon Dieu!... Hélas! il n'y faut pas

songer. Le bruit strident du sifflet de la machine ne cesse de nous assourdir — mesure de précaution bien inutile, puisqu'on ne rencontre pas âme qui vive dans ce désert immuable et sombre.

La brume finit pourtant par se dissiper et nous reprenons notre marche en avant, qu'on avait dû ralentir. En même temps, cesse le son lugubre du sifflet. Il me semble que j'ai un poids de moins sur la poitrine.

Vers le soir, le temps s'est éclairci, la mer s'est un peu calmée. Pourrons-nous dormir en paix?

Jeudi, 19 juin.

C'est à peu près toujours par le même point d'interrogation que se termine chacune de nos journées : allons-nous dormir? C'est qu'en effet il n'est pas de supplice plus grand à bord que de ne pas pouvoir fermer l'œil. Je l'ai personnellement enduré si souvent que j'en puis parler à bon escient. Et ce n'est pas le bruit de l'hélice qui vous empêche de dormir, puisque vous vous réveillez, au contraire, aussitôt qu'elle s'arrête; mais plus le temps est mauvais, plus la vague est creuse, plus les secousses que l'on éprouve dans son cadre sont violentes. Parfois elles vous jetteraient hors du lit, si l'on ne se

cramponnait avec force à la planche salutaire qui vous empêche de tomber. Pour peu que l'arrière du navire porte à faux sur le creux d'une lame, l'hélice de son côté s'affole et imprime à la coque entière une sorte de tremblement convulsif, qui n'est pas plus fait que le tangage ou le roulis, quand ils sont trop forts, pour vous disposer au sommeil.

Aussi je n'ai pas eu de peine à me lever lorsque, vers cinq heures du matin, on a signalé des *icebergs* de tous les côtés. Le branlebas a été général. Hommes et femmes, en dépit d'un froid de 5 degrés au-dessous de zéro, tout le monde se hisse sur la passerelle.

Le premier *iceberg* que nous distinguons a des formes bizarres de rochers déchiquetés par un épouvantable cataclysme. Il doit avoir au moins 50 ou 60 mètres de hauteur, mais nous ne le voyons pas d'assez près pour en supputer l'étendue. Et quand on songe que la partie qui émerge de l'eau n'est que le huitième de sa véritable altitude, que ce bloc

de glace mesure donc au moins 350 ou 400 mètres de hauteur, on se figure aisément qu'un navire qui heurte une masse semblable soit brisé comme un verre. C'est probablement le sort d'une foule de vaisseaux, qui ont disparu sans que l'on sache ce qu'ils sont devenus.

Le second *iceberg* est encore plus haut que le premier, mais il est moins large. Quant au troisième, à côté duquel nous passons — à une prudente distance néanmoins — il n'a guère plus de 30 mètres de hauteur, mais il est plat comme un morceau de sucre coupé à la mécanique et présente une surface d'un kilomètre carré pour le moins.

L'aspect de ces monstrueux glaçons ne ressemble en rien à ce que je m'étais figuré. Point de transparence, point de nuances bleutées ou opalines comme nous en découvrons dans les chétifs glaçons que nous emmagasinons avec tant de peine. La densité de ces agglomérations est telle, qu'elles sont

d'un blanc absolument laiteux et opaque, plus mat encore que celui de la neige. Le soleil les fait miroiter de rayons aussi lumineux que s'il frappait sur un miroir, mais sans altérer l'éclat de cette blancheur uniforme.

Parmi ceux que nous rencontrons, à mesure que nous marchons, il en est un qui attire plus particulièrement notre attention. Ce n'est pas qu'il soit plus grand ou plus haut que les autres, mais on aperçoit distinctement à sa surface un point noir qui s'agite. C'est évidemment un animal quelconque, qui aura été surpris par la débâcle, au moment où le glaçon se détachait et qui n'a pas pu regagner la terre. Nous braquons sur lui toutes les lorgnettes, mais nous avons beau regarder, il est impossible de préciser à quelle classe de l'histoire naturelle il appartient. L'un affirme que c'est un loup, l'autre prétend que c'est un ours, un troisième croit reconnaître un phoque. Nous n'avons pas

voulu nous déranger de notre chemin pour nous assurer du fait. Assez de dangers nous environnent sans que nous allions les chercher.

Le vent est au N.-O. Le temps est clair, mais il fait un froid laponien. A 9 heures du matin, nous sommes encore à 180 milles de terre. La brise fraîchit rapidement, la mer devient si grosse que nous sommes obligés de ralentir notre allure. Cependant nous parvenons à déjeuner dans une tranquillité relative. Mais, vers 2 heures, la mer grossit encore, le vent tourne à la tempête et siffle dans les agrès avec une furie que nous ne lui connaissions pas encore. Il est dit que nous n'aurons pas une journée tranquille. Encore, toujours, tangage, roulis, paquets de mer! Et nous grelottons au coin du feu qu'on n'a pas cessé d'allumer depuis cinq jours.

A 3 heures, le temps est épouvantable, encore plus mauvais que la veille, ce qui n'est pas peu dire, si mauvais même que nos com-

pagnes de voyage sont réellement effrayées. En voyant s'abattre sur la *Nubienne* les lames gigantesques qui menacent de l'effondrer, Mme A... devient très pâle, mais ne dit pas un mot. Quant à Mme M..., qui a tenu bon jusqu'ici, elle est prise d'une sorte de crise nerveuse. Elle appelle sa mère et son fils, pour qui elle a du reste une affection profonde; ses mains tremblent, de grosses larmes lui coulent des yeux.

Nous nous efforçons de la calmer, de lui persuader que nous ne courons aucun danger, ce dont nous ne sommes pas très convaincus nous-mêmes, et nous réussissons à conjurer la crise. Il est vrai que si le spectacle est effrayant, nous commençons à en prendre une telle habitude qu'il perd un peu de son effet. Nos officiers et notre équipage ne manifestent d'ailleurs pas la moindre crainte.

Nous continuons à rencontrer d'énormes glaçons. Ceux-ci moins larges, mais coniques et plus hauts que les premiers. Heureuse-

ment il n'y a pas de brume et nous parvenons à les éviter, mais nous n'allons pas vite. Ce satané vent debout ne se lasse pas de souffler et nous fait perdre deux ou trois nœuds par heure. Il est fort à craindre que nous ne voyions pas la terre avant demain matin.

4 heures. La chose est certaine maintenant. Depuis ce matin, à 9 heures, nous n'avons fait que 50 milles. Il nous en reste donc 130 à accomplir et, comme nous ne filons guère plus de 7 nœuds à l'heure, nous en avons encore pour vingt heures avant d'arriver.

La tempête se déchaîne en ce moment dans toute sa violence. La *Nubienne* est secouée comme un prunier ; les meubles, les livres, les bibelots, culbutent les uns par-dessus les autres. Nous-mêmes, nous avons beau nous cramponner des pieds et des mains, nous ne pouvons pas garder notre équilibre.

Quoique Fonade, qui tient à ce que Bordeaux occupe partout le premier rang, pré-

tende sans cesse « qu'il en a vu bien *d'otres* dans la Gironde », c'est la plus épouvantable journée que nous ayons passée.

Pour nous réconforter, le capitaine affirme que nous avons beaucoup de chance de nous trouver si près de la côte, car si ce furieux coup de vent nous avait surpris au large, deux ou trois jours plus tôt, nous aurions été forcés de mettre à la cape. Et si cela continue? Nous voyez-vous, la nuit, au milieu des glaces, avec un temps semblable? Bah! il vaut mieux ne pas y penser. Chauffons-nous, si ridicule que cela puisse paraître en plein été. Mais aussi qui se serait attendu à trouver 5 degrés de froid à pareille époque? Chien de temps, va! — J'allais écrire chien de voyage! C'est uniquement par amour-propre que je ne l'ai pas fait.

Vers 6 heures, pourtant, le vent se calme et la mer s'apaise, à mesure que nous nous rapprochons de la côte. C'est fort heureux,

car nous naviguons littéralement dans une mer de glaces.

Lorsque arrive la nuit, on peut enfin tenir debout sur le pont. Toute la bordée de quart est sur pied ; on la place en vigie sur le gaillard d'avant. Pauvres diables ! Avec un froid pareil ! mais le capitaine, le second et le lieutenant prêchent d'exemple. Ils sont tous les trois sur la passerelle. Aucun d'eux n'a voulu quitter son poste. Ils y passeront la nuit.

Un instant nous entendons l'hélice qui s'arrête. Qu'est-ce que cela signifie ?... C'était un glaçon qui longeait le navire et le capitaine avait fait stopper la machine, de peur de casser son hélice.

Le jour paraît vers 2 h. 1/2. On peut maintenant aller se coucher.

Vendredi, 20 juin.

Avec le jour le danger a disparu, cependant il ne nous est pas possible de marcher à toute vitesse. Les glaçons sont un peu moins grands, mais en revanche, il y en a des milliers.

Vers 4 heures, nous apercevons la terre, c'est-à-dire la pointe du détroit de Belle-Ile.

On serait certainement en droit de se demander par quel sentiment d'ironie amère on a donné ce nom de Belle-Ile au rocher inculte et sauvage vers lequel nous nous dirigeons, si l'on ne comprenait la joie avec laquelle on découvre cette terre de désola-

tion, qui est la limite extrême d'une traversée difficile et dangereuse.

En effet, lorsque vers huit heures, nous passons en vue du sémaphore, je ne saurais exprimer quelle impression d'allégresse se répand dans notre cœur et jusque sur notre visage, en distinguant au pied du mât deux hommes qui nous observent avec attention et semblent préparer des signaux.

Nous ne nous trompions pas. Ils ont hissé le pavillon anglais et ils nous saluent — politesse à laquelle nous nous empressons de répondre. Nous sommes si heureux de causer avec des êtres vivants, de voir grouiller enfin des humains à côté de nous, que nous arborons les quatre lettres de la *Nubienne*, sachant bien que ces malheureux ne sont pas en état de les transmettre à qui que ce soit. N'importe, cela nous fait plaisir; le sentiment de tout ce que nous avons souffert s'évanouit.

Nous examinons de plus près la terre.

C'est une roche volcanique, crevassée de toutes parts, sur laquelle pousse à regret une végétation malingre de broussailles, que la neige couvre encore en grande partie.

A 8 heures, nous entrons dans la baie de Belle-Ile. A gauche, l'île de Terre-Neuve, avec sa pointe hérissée de rochers, qui se prolonge fort avant dans la mer ; à droite, la côte du Labrador, sont également couvertes de neige. Sur les deux rives du détroit, devant nous, derrière nous, partout, encore des glaçons. Il fait toujours un froid féroce, quoique le soleil se décide enfin à paraître maintenant que nous sommes arrivés. Nous courons sur le pont pour nous réchauffer, tout heureux de pouvoir nous dégourdir les jambes. C'est que, pendant toute cette traversée de l'Océan, qui a duré huit jours et quinze heures, nous n'avons pas pu nous livrer plus de deux ou trois fois à cet exercice salutaire.

A présent, nous sommes tranquilles ; nous

savons que, pour arriver à Québec, nous ne pouvons plus avoir les coups de mer et les coups de vent qui nous ont assaillis. Nous avons le cœur en fête et nous pouvons observer en toute liberté d'esprit le pays dans lequel nous allons entrer.

La baie que nous traversons est large, belle et pittoresque. Si la terre est dénudée, l'aspect de ses montagnes et des neiges dont elle est couverte, nous la fait apparaître comme une vague silhouette des Alpes, éclairée par un beau soleil et servant de cadre à la mer unie et paisible, comme le lac de Genève dans ses plus beaux jours.

A 10 heures, nous doublons *le cap Normand*, à 2 heures, *la pointe d'Amour*. Nous sommes à présent dans le golfe Saint-Laurent. Nous avons abandonné la chambre des cartes, nous nous tenons sur le pont ou sur la dunette, nous courons d'un bout du navire à l'autre, charmés et presque étonnés de n'avoir plus rien à démêler avec le vent

ou avec la mer. Le soleil brille de tout son éclat, les neiges et les glaçons que nous avions trouvés à l'entrée de la baie disparaissent peu à peu; la température elle-même s'adoucit sensiblement.

Nous croisons deux goëlettes et, sur la côte de Terre-Neuve, nous distinguons les premières maisons. Ce sont des huttes de bois, couvertes en bois qui, de loin, ressemblent à de gros dés à jouer. Elles abritent certainement des familles de pêcheurs, car nous voyons clairement à la lorgnette des filets qui sèchent au soleil.

Au-dessus de ces maisons, les collines sont couvertes de sapins. La côte du Labrador, que nous commençons à perdre de vue, est également couverte de sapins.

Nous croisons une barque gréée en sloop et montée par trois hommes. Nous stoppons pour leur demander s'ils ont du poisson frais, gourmandise dont nous sommes privés depuis huit jours. Comme ils n'en ont pas,

ils s'éloignent, ainsi que nous, après nous avoir considérés longuement.

Nous nous consolons sans peine de cette petite déception. Il fait si beau que nous ne nous lassons pas d'admirer. C'est la première fois que cela nous arrive depuis que nous avons quitté la Manche ; on peut dire que nous ne l'avons pas volé.

A quatre heures, nous apercevons sur l'île Greenly un feu tournant, rouge et bleu, visible à quinze milles, qui ne figure pas sur la carte marine française, avec *corrections essentielles de 9 novembre 1883*. Il est vrai que sur la carte anglaise d'Imray c'est pis encore: pas un feu n'y est indiqué. Il y a pourtant longues années que le feu de l'île Greenly existe, puisqu'il est inscrit dans le *Recueil des Phares* que nous avons sous les yeux et qui remonte déjà à 1876 !

Le temps se maintient, la journée est superbe, les glaçons ont disparu. Nous sommes entourés de baleines, cachalots ou

souffleurs quelconques. Si nous ne les apercevons pas, nous voyons les deux colonnes d'eau qu'ils lancent en fuyant devant nous à une hauteur de trois ou quatre mètres. A deux cents mètres de nous environ, nous distinguons cependant le dos d'un de ces énormes cétacés. Nous lui envoyons quatre ou cinq balles sans même le faire éternuer et nous le perdons de vue.

A 7 heures, nous sommes en plein golfe Saint-Laurent et nous ne voyons presque plus la côte.

Quant au capitaine, il ne sait plus depuis hier soir à quel saint se vouer. Depuis que nous avons approché de terre, ses compas battent la breloque et donnent des variations qui s'élèvent jusqu'à 16 degrés.

La nuit arrive. Nous n'avons plus à souhaiter qu'une chose : c'est que le beau temps continue, afin de ne pas être surpris par la brume et forcés de mouiller au hasard dans des régions que nous ne connaissons pas.

Samedi, 21 juin.

Notre souhait ne s'est pas accompli. On n'a évité ni la brume, ni la pluie, qui ont duré toute la nuit, mais non pas avec assez de persistance pour retarder notre marche. A 7 heures du matin, nous sommes encore en plein brouillard, le sifflet se fait entendre à des intervalles réglementaires pour avertir les bateaux que nous pourrions rencontrer, mais on ne rencontre plus rien, ni goëlettes, ni bateaux de pêche, ni baleines.

J'ai en horreur ce bruit du sifflet de la machine. Il a beau être strident et grave à la fois, je le trouve lugubre et de mauvais présage. Plus encore que les colères du vent

ou les fureurs de la mer, il m'est resté dans l'oreille comme un son funèbre, comme un glas de mort. Il vous serre positivement le cœur et vous donne le pressentiment d'un danger d'autant plus douloureux que l'on n'en connaît pas la nature. En effet, le danger que l'on voit, on peut le conjurer, le braver tout au moins, tandis que celui qui vous menace traîtreusement, dans l'ombre, vous surprend sans que vous y soyez préparés et peut vous emporter sans que vous ayez seulement le temps de lui rire au nez.

La matinée est assez monotone. A 11 heures, nul incident n'en est venu troubler la tranquillité.

Nous avons un peu de houle de S.-O., car nous sommes par le travers du golfe qui communique avec l'Océan, derrière l'île de Terre-Neuve, mais qu'est-ce que cela, je vous le demande, à côté des gros temps que nous avons essuyés? Nous n'y faisons pas même attention.

A midi et demi, nous rallions à tribord la côte du Labrador, dont nous nous étions éloignés par prudence, à cause des écueils dont elle est hérissée et dont la carte nous avait signalé la présence.

A une heure et demie, nous découvrons la pointe de l'île Anticosti, dont nous sommes éloignés pourtant d'au moins 20 milles.

Le temps est devenu clair, le soleil brille, il fait presque chaud. Aussi lézardons-nous au soleil avec un plaisir d'autant plus vif et une quiétude d'autant plus grande qu'à mesure que nous approchons de l'île la houle diminue.

En revanche, les compas se mettent à divaguer de nouveau et varient de 6 degrés. Malgré tout, nous entrons à 3 h. 1[2 dans la passe qui sépare Anticosti de la côte du Labrador.

A bord, on est tout à la joie, on rit, on joue, on se met au piano et l'on improvise,

séance tenante, paroles et musique, le chœur suivant :

A tribord (*bis*)
C'est le Labrador,
C'côté-ci (*bis*)
C'est Anticosti ;
Et là-bas (*bis*)
C'est le Canada.

Notre ami Blanc entend ce remue-ménage et accourt pour en connaître la cause. Dès qu'il paraît, sur un signe du chef d'orchestre (c'était moi) et avec accompagnement de piano par Mme A..., nous entonnons le chœur de nos cinq voix robustes, auxquelles Blanc, séduit par d'aussi jolies paroles et fasciné par une musique si entraînante, ne tarde pas à mêler lui-même son organe enchanteur.

Cette innocente stupidité nous fait rire pendant deux bonnes heures. Que voulez-vous?... Le temps passe, c'est tout ce que nous demandons.

Le dîner arrive, puis la soirée, délicieuse-

ment tranquille (enfin !) qu'il nous est permis pour la première fois de passer sur la dunette, paresseusement étendus dans des fauteuils.

A une heure et demie, nous sommes par le travers de la pointe O. d'Anticosti.

En jetant par hasard les yeux sur le premier journal qui me soit tombé sous la main à Québec, j'ai découvert que l'île d'Anticosti, qui est immense, puisqu'elle mesure, je crois, 130 milles de long, a été vendue le 17 juin dernier à M. Stockwell, un riche Américain, pour la somme de 101,000 dollars (505,000 francs).

Dimanche, 22 juin.

Nous voilà à l'embouchure du Saint-Laurent et en plein Canada.

Le temps s'annonce bien, ce qui est fort heureux pour nous, car, dans ce pays de froid et de brume, nous aurions été fort empêchés si le brouillard et la pluie nous avaient arrêtés. Cette perspective était d'autant moins gaie que la côte ne présente aucune ressource. Nous n'avons encore aperçu ni une ville, ni un village, mais seulement quelques établissements de pêche, fort pauvres d'apparence et assurément incapables de nous fournir des vivres frais. Nous en aurions pourtant grand besoin, car notre cochon a eu le même sort que son frère

mouton et il ne nous reste plus que quatre ou cinq poules, coriaces et obstinées, qui se défendent, même après leur trépas et leur cuisson, contre la voracité de notre appétit. Depuis l'île Greenly, d'ailleurs, nous n'avons rencontré ni navire, ni bateau, ni barque. Il n'y a donc pas du tout de navigation dans ces parages?

A l'instant où je m'adressais cette question, je distingue un beau trois-mâts, se dirigeant très probablement vers l'Amérique. Vers 1 heure, nous en découvrons un autre, qui suit la même route que nous. Assurément, il n'a pas franchi le détroit de Belle-Ile, car nous l'aurions dépassé en chemin. Il arrive donc d'Amérique par le bras de mer qui sépare Terre-Neuve de la côte du Canada. Et c'est évidemment la passe que prennent tous les navires, car en voilà deux, puis trois, puis quatre... A la bonne heure ! Il y a donc un peu de vie autour de nous. Ce n'est pas dommage.

Nous nous rapprochons, vers 2 heures, des montagnes Sainte-Anne, afin d'éviter le cou-

rant, laissant à tribord le phare de Monti, par le travers duquel nous passons, ainsi que les cinq ou six bicoques qui l'entourent.

Plus nous avançons, plus l'aspect du pays change et s'embellit. Non seulement il pleut des navires maintenant, mais la rive droite du fleuve est couverte de villages et de clochers. La neige a complètement disparu, on commence à apercevoir, au-dessous des interminables forêts de sapins qui couvrent la crête des montagnes, quelques traces de culture et des champs verdoyants. Autour de nous, les baleines ont disparu, mais voici les marsouins qui caracolent le long du bord. Tant mieux, morbleu! Cela grouille, cela vit. Vrai, nous avions besoin de cela.

Nous marchons toujours, découvrant des ports microscopiques et des navires au mouillage. Nous avons planté à l'arrière le pavillon de la France. Tous les phares nous saluent au passage; les habitants, groupés sur la rive, agitent leurs mouchoirs ou leurs

chapeaux. Jamais, dans aucun pays, nous n'avons été accueillis de la sorte. Nous nous en demandons la cause, sans y trouver une explication plausible.

Pendant cette journée, les différences de compas ont été plus scandaleuses que jamais; elles ont varié de 10 à 28 degrés (!) suivant les caps sur lesquels on gouvernait. Certainement cette terre doit renfermer des mines d'une richesse incalculable. Mais allez donc vous risquer par un temps de brume en présence d'écarts semblables! On irait droit à la côte le plus régulièrement du monde.

A 7 heures, nous passons devant l'île Bicquette, ou Bic. C'est là que se tiennent ordinairement les pilotes. Nous hissons un pavillon pour en demander un, il n'en vient pas. Persuadé qu'il finirait par en rencontrer, le capitaine continue la marche en avant, mais, à 10 h. 1/2, ne voyant rien venir que la brume, nous en sommes réduits à mouiller en plein fleuve.

Lundi, 23 juin.

Il fait grand jour, il est 3 h. 1/2 et toujours pas de pilote! Le capitaine prend le parti de retourner en arrière, contourne l'île Bicquette, siffle à toute vapeur et finit par trouver dans la petite passe une goëlette au mouillage. Un homme se montre d'abord, puis disparaît. Le capitaine se décidait à accoster le navire pour en obtenir au moins quelques renseignements, lorsqu'un autre homme monte sur le pont, saute dans un canot et se dirige vers la *Nubienne*.

C'était bien un bateau-pilote que cette goëlette; sa voile portait même le n° 5, mais ceux qui la montaient s'étaient tranquille-

ment endormis et ne nous avaient pas vus passer la veille.

L'homme qui prend son poste sur la passerelle, et que nous allons tous examiner curieusement, a cinquante-deux ou trois ans; il grisonne, il est court, replet, et s'exprime couramment en français avec un accent normand très prononcé. Il est vêtu en *monsieur*, mais ses habits sont d'une coupe impossible. Son pantalon surtout est remarquable : le fond et la braguette lui tombent sur les genoux et les jarrets, de sorte qu'il a l'air de n'avoir pas de jambes et ressemble à une toupie colossale. Il a apporté une valise énorme et, quand il a appris qu'il y avait des dames à bord de la *Nubienne*, il a demandé la permission d'aller se raser — permission que le capitaine lui a généreusement octroyée.

Le pilotage est de 18 shillings par pied, de la quille à la flottaison, pour aller à Québec, et de 15 shillings pour en revenir.

Sur l'une et l'autre rive du fleuve, aussi loin que la vue peut s'étendre, s'élèvent toujours d'interminables forêts de sapins, au bas desquelles sont groupés les hameaux et les villages. Pour conquérir un peu de terre sur ces gigantesques forêts, les habitants ont recours à un procédé aussi simple que radical et que notre pilote nous indique le plus froidement du monde : ils mettent tout bonnement le feu à la forêt et l'incendie s'arrête... quand il peut.

Cela nous explique les nombreux nuages de fumée que nous avons aperçus en route. Et ces incendies atteignent parfois de telles proportions et dégagent, paraît-il, une fumée si intense, qu'ils en arrivent à obscurcir le lit du fleuve et à gêner le pilotage. Le gouvernement du Canada s'est ému, du reste, de ce mode barbare de défrichement et vient de prendre les mesures nécessaires pour l'empêcher.

Depuis que nous avons franchi l'île Bic-

quette, nous rencontrons des quantités de trois-mâts et de bateaux à vapeur, à roues et à pompe, fort vilains de forme, mais très pittoresques d'aspect. On les appelle ici des *toueurs*.

On sent que l'on n'est pas loin d'une ville, où doit régner une certaine animation. En effet, le pilote nous a annoncé le matin que nous serions à Québec entre 7 et 8 heures du soir. Nous allons donc pouvoir débarquer, marcher, circuler, fouler l'humble plancher des vaches! Aussi, dans la journée nous avons quitté nos costumes de bord et nous nous sommes mis sous les armes.

A 6 h. 1/2 nous arrivons en vue de Québec. Notre pilote n'en est pas moins content que nous. Tout fier d'avoir monté ce qu'il appelle « une frégate française » et tout heureux d'avoir gagné en dix-sept heures les 200 francs qu'il met ordinairement douze ou quinze jours à empocher avec les voiliers américains, il veut couronner sans doute cette navigation par un coup d'éclat. Debout sur la

passerelle, il commande la manœuvre pour le mouillage. Cela n'est pas très commode, il faut bien l'avouer, car il n'y a pas de port à Québec. C'est en pleine rivière Saint-Laurent, au milieu des navires qui l'encombrent, que nous sommes obligés de jeter l'ancre. Notre pilote donne donc à virer, mais il a mal calculé la force du jusant qui nous entraïne. Au lieu de passer à dix mètres d'un trois-mâts norwégien qui se trouve en plein chenal, nous sommes drossés par le courant, qui nous jette sur son avant par tribord. Le capitaine s'en aperçoit et ordonne fort heureusement de renverser la vapeur, de sorte que notre abordage se réduit à fort peu de chose.

Nous en sommes quittes pour une fêlure à l'extrémité du beaupré et pour quelques cordages brisés, après avoir légèrement entamé les pavois du norwégien et endommagé deux ou trois manœuvres. C'est le premier accident qui nous arrive.

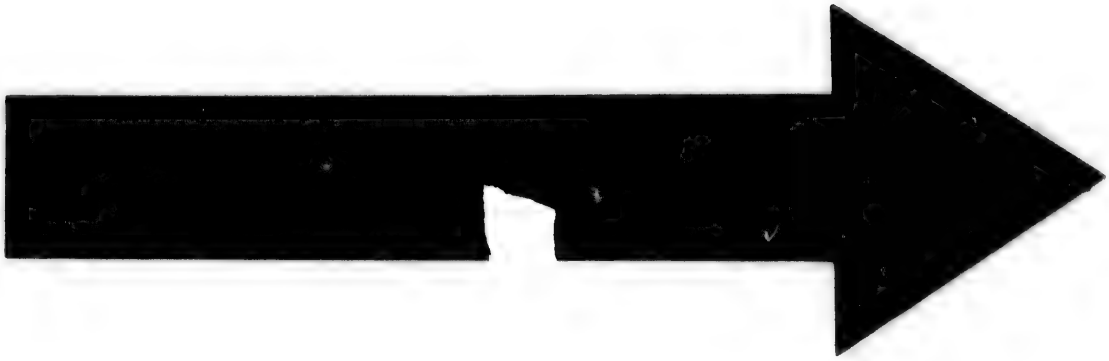
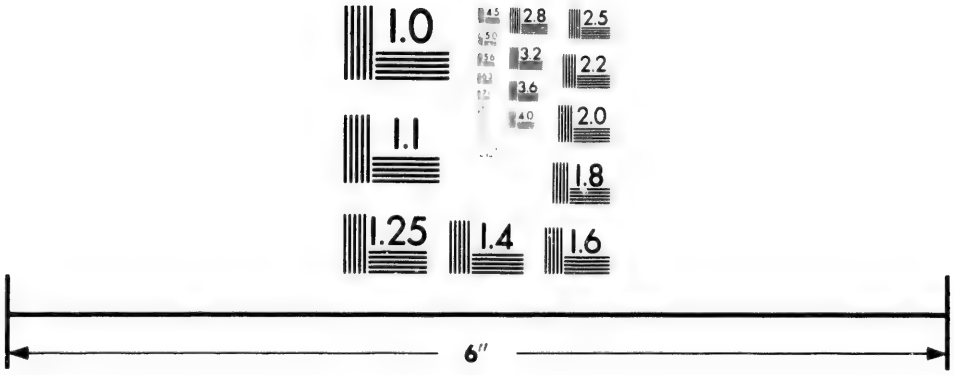


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)



Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

2.8
3.2
3.6
2.5
2.2
2.0
1.8
1.1
1.0

— C'est bien la peine, s'écrie le capitaine furieux, d'avoir fait sans avarie une traversée semblable, pour tomber entre les mains d'un idiot pareil.

C'est du pilote qu'il parle, bien entendu. Le pauvre diable est consterné et balbutie des excuses.

— Je ne l'ai pas fait exprès, murmure-t-il d'un air contrit.

Cette naïveté nous désarme et nous fait sourire.

Après avoir mouillé, sans encombre cette fois, on met une embarcation à l'eau pour se rendre à la Santé.

Pendant cette démarche indispensable, et sans laquelle nous ne pouvons pas mettre pied à terre, nous examinons curieusement la ville.

Elle se divise en deux parties, élevées sur les collines qui dominent les deux rives du Saint-Laurent. Des *ferry-boats*, toujours en mouvement, mettent en communication permanente ces deux portions de la ville.

En haut du vieux Québec, sur la rive gauche, immédiatement au-dessus de nous, nous apercevons une citadelle en assez mauvais état, aux fortifications surannées et illusoires, sur les murs de laquelle flotte le pavillon anglais, que nous avons salué dès l'arrivée. Sur le rocher qui sert d'assise à la cité canadienne, se dressent des maisons et des clochers, qui sont loin d'avoir rien de monumental, mais à l'escalade desquels il nous tarde de monter.

A 7 h. 1/2, le capitaine revient enfin et nous pouvons débarquer ; mais cela n'a pas été tout seul. En notre absence, le choléra a éclaté à Toulon ; l'amirauté en a été informée par dépêche il y a deux jours. Si nous ne sommes pas mis en quarantaine, c'est que nous arrivons de Paris et du Havre et que nous les avons quittés avant que le fléau ne se soit déclaré. Nous l'échappons belle!

Bien qu'un peu émus de cette nouvelle,

nous montons à l'assaut de Québec avec une ardeur toute juvénile — ce qui est facile à comprendre, car voilà douze jours pleins que nous n'avons marché.

Il ne fait pas encore nuit, de sorte que nous pouvons atteindre le plateau sans la moindre difficulté ; mais, ce qui ne laisse pas que de nous surprendre un peu après les froids que nous avons essuyés, il fait une chaleur étouffante.

Quel contraste avec nos villes européennes ! Quelles drôles de constructions ! Tout y est en bois : les maisons, les trottoirs, les chemins. Les maisons en pierre, les murs eux-mêmes, sont revêtus de bois pour les préserver sans doute de la neige et de la gelée. C'est que l'hiver doit être rude au Canada ! Nous en avons eu un échantillon par les frimas et les neiges que nous y avons trouvés en plein mois de juin.

La nuit tombe. La ville nous paraît triste et sombre, quoique certaines rues et bon

nombre de magasins soient éclairés à la lumière électrique. Ce qui nous frappe le plus, c'est la quantité de jeunes filles et de fillettes qui courent toutes seules dans les rues tortueuses et escarpées; — il est vrai que c'est une singularité à laquelle il faut vite s'habituer en Amérique.

Elles reviennent de la *promenade*. Ainsi se nomme l'endroit spécial sur lequel les gommeux et les élégantes de Québec vont, le soir, respirer l'air frais de la rivière. C'est qu'en effet il est fort difficile de se promener dans la ville même, où les rues montent et descendent par des pentes souvent très rapides. En haut de la ville, aux pieds de la citadelle, une grande plate-forme a été ménagée, couverte de planches, longue de trois cents mètres environ, large de vingt ou vingt-cinq, et ornée de cinq ou six kiosques en bois garnis de bancs. Cette plate-forme, qui domine le Saint-Laurent à une assez grande hauteur, est le rendez-vous de la ville en-

tière. Le coup d'œil, très pittoresque, s'étend sur l'autre partie de la ville, sur la rade, et embrasse le cours du fleuve sur une assez grande étendue.

Nous entrons dans un bar pour demander s'il y a un théâtre à Québec, ou un endroit quelconque dans lequel on puisse passer la soirée. Non, il n'y a, paraît-il, qu'une sorte de *Muséum*, situé à deux ou trois milles, dans lequel on chante et on fait de la musique. Il est trop tard, nous n'avons pas le courage d'aller si loin. Après avoir, pour la première fois, fait connaissance avec une des innombrables variétés de boissons américaines que l'on consomme ici pendant l'été, nous rentrons à bord, au bout de trois heures, sans nous arrêter dans aucune des boutiques de *cakes* et *candies* que nous rencontrons sur notre route, et dans lesquelles sont attablés beaucoup de jeunes femmes et de jeunes gens. Elles sont donc bien gourmandes les Canadiennes?

Mardi, 24 juin.

Dès le matin, nous retournons à terre, désireux de contempler la ville au grand jour. Malheureusement il fait un temps détestable, il pleut à verse. Ce n'est pas de quoi nous arrêter. Nous remarquons que les noms des marchands sont français, que les enseignes des magasins sont toutes écrites en français. A peine le dizième en est-il anglais ou américain. Ce qui nous fait plus de plaisir encore, et ce qui nous surprend beaucoup, c'est qu'autour de nous, dans les rues, tout le monde parle français.

Naturellement, nous sommes, de notre côté, l'objet de la curiosité générale. Par les

journaux de France, tout le monde avait été informé que la *Nubienne* devait partir pour le Canada, et savait que nous étions arrivés la veille. Le costume tout parisien, les pouffs et les chapeaux de nos compagnes de voyage, attiraient surtout l'attention féminine. Partout, nous entendions murmurer : « Ce sont les Français ! » et, ce n'est pas sans orgueil que j'ajouterai : il y avait dans le ton sur lequel ces paroles étaient prononcées un accent admiratif et sympathique qui chatouillait délicieusement notre chauvinisme.

En revenant à bord pour déjeuner, nous examinons les quais. Non seulement ils ont peu d'étendue mais encore on peut dire qu'ils n'existent pas. Le peu qu'il y en a est occupé par des docks, des chantiers et des dépôts de charbon de terre. Le long des parapets sont rangés des paquebots de toute dimension, mais il n'y en a pas là d'aussi grands que j'en ai vu sur les gravures américaines. Quant à

l'accostage, il laisse énormément à désirer : les escaliers en bois sont horriblement glissants à marée basse, et sont envahis, dans certains endroits, par toutes sortes d'immondices, au milieu desquels le canot est forcé de se frayer un passage.

La Douane vient nous faire visite, mais c'est absolument pour la forme, car ces messieurs sont d'une politesse à laquelle on n'est généralement pas habitué de leur part. L'officier nous apprend alors que nous sommes *le premier bateau de l'année* qui ait franchi le détroit de Belle-Ile !!! Parbleu ! je m'explique alors que nous n'ayons pas rencontré un seul navire en route à travers l'Océan. De même, nous affirme l'officier, c'est pour cette raison que tous les phares vous saluaient au passage sur le parcours du Saint-Laurent. Voilà donc le mot de l'énigme que nous ne pouvions pas déchiffrer ! On nous faisait fête, on nous félicitait des dangers que nous avions courus à travers les

glaces, et — faut-il le dire ? oui, puisque c'est la vérité — on admirait notre courage ! Nous étions consacrés héros par la population canadienne. Ma foi ! jusque-là, nous ne nous en étions guère doutés.

Après déjeuner, et malgré la pluie qui ne cesse de tomber, nous endossons bravement nos caoutchoucs et nous frétons deux voitures pour aller visiter la chute *Montmorency*, qui se trouve à peu près à vingt kilomètres de la ville.

Toutes les maisons qui bordent la route sont propres et coquettes, mais presque toujours en bois. Çà et là, des prairies, dans lesquelles paissent des vaches ou des chevaux. Notre cocher nous sert de guide. Il est Français et c'est avec un véritable orgueil qu'il nous apprend que son père est né à Paris. Il nous montre, sur la droite, les ruines de l'ancienne résidence du marquis de Montcalm ; il nous signale l'endroit où cette malheureuse victime a succombé ; où, grâce à

l'égoïste impéritie de Louis XV, nous avons perdu notre magnifique colonie du Canada, de même que, par cette stupide insouciance royale, et à la même époque, nous avons perdu les Indes, malgré l'héroïque résistance du comte de Lally-Tolendal.

Ces souvenirs ne sont pas gais. Nous nous détournons avec un soupir et nous examinons les maisons. Ce qui nous étonne le plus, c'est la magnificence des poêles et la quantité d'enfants que nous voyons grouiller par les portes ouvertes. Dame ! il faut bien se chauffer et s'occuper pendant les sept ou huit mois que dure l'hiver dans ce pays-là !

Nous arrivons à Montmorency. C'est un petit hameau sans importance. En face de l'entrée du parc qui conduit aux chutes, se trouve un petit hôtel, très propre, avec galerie extérieure, dans lequel on vend des photographies et des ouvrages en écorce de bouleau, brodés par les Indiens, avec des roseaux multicolores. Nous entrons dans le

parc et, par une allée assez bien ménagée, qui tourne derrière des massifs d'arbres, nous débouchons juste en face de la chute.

Elle est large de 45 à 50 mètres et se jette, d'une hauteur de 60 ou 70 mètres, au fond d'un vallon dénudé, pour aller se perdre dans le Saint-Laurent. La nappe d'eau est abondante et se détache bien sur le vert sombre du paysage qui l'entoure, ainsi que sur le gris foncé des rochers qu'elle surplombe, et le long desquels elle se précipite en écumant au milieu d'un nuage de poussière d'eau. Le spectacle est réellement imposant, sinon grandiose. Il est pour nous un avant-goût de celui qui nous attend au Niagara et auquel il nous tarde fiévreusement d'assister.

Au retour, le temps s'est un peu nettoyé. Nous en profitons pour faire dans Québec, que nous connaissons pourtant déjà sur le bout du doigt, une nouvelle promenade. Certainement ce n'est point une belle ville que Québec, mais elle a un cachet tout particu-

lier, qui lui a fait donner le surnom de « la ville aux toits d'or ».

En effet, les toits des principales maisons et des clochers d'églises, les gargouilles, les tuyaux de cheminée même, sont faits d'une espèce de fer-blanc recouvert d'un vernis jaune ou blanc, très solide, très résistant, puisque ni le froid ni la chaleur n'en altèrent l'éclat. Lorsque le soleil donne sur ces toits ou sur ces clochers, il les fait briller de rayons si lumineux qu'on pourrait les croire recouverts d'or ou d'argent, comme la coupole des Invalides de Paris.

Nous parcourons les rues. Plus que jamais on nous regarde. On nous arrête, on nous interroge. Tous les journaux français retentissent aujourd'hui des exploits de « la Frégate Française » ou du « Yacht Transatlantique ». C'est qu'il est rare, pour les Canadiens, de voir flotter ce pavillon tricolore que nous avons arboré et qu'ils aiment tant! La vue de nos couleurs nationales les émeut et leur épa-

nouit le cœur. Ils sont restés Français et chauvins — plus Français et plus chauvins que nous. Ils se vantent bien haut de leur origine et ne veulent être Anglais à aucun prix.

Leurs journaux ne craignent pas d'afficher leurs sympathies pour la France. Le *Nouvelliste de Québec*, annonçant dans son numéro de ce matin la mise en vente prochaine des terrains et des ruines ayant appartenu jadis au marquis de Montcalm, engage « *les bons français* » à les acheter et fait appel à leur *patriotisme*, « de peur, ajoute-t-il, que ces biens ne tombent entre les mains de nos *compatriotes étrangers* ». Que dites-vous de l'accouplement de ces deux mots? Ne peint-il pas admirablement le caractère et l'esprit de notre ancienne colonie?

Le soir, à 7 heures, en rentrant à bord, nous essuyons notre premier orage. C'est un déluge d'eau chaude, dans lequel les éclairs et le tonnerre n'ont pas manqué de jouer

leur rôle avec des retentissements effrayants. Cela fait d'ailleurs le plus grand bien à la *Nubienne*, encore tout imprégnée du sel que les paquets de mer ont accumulé sur les vernis pendant la traversée.

Mercredi, 25 juin.

Depuis hier soir, le pilote qui doit nous conduire à Montréal est à bord. A 5 h. 1/2 il monte sur la passerelle et prend le commandement du navire, sous la surveillance du capitaine, qui n'a, dans les pilotes, qu'une foi très chancelante — et qui a bien raison, ainsi qu'on le verra plus tard.

Nous avons appris par les journalistes et par M. Duchastel, consul de France à Québec, qui a été pour nous très aimable, très complaisant, et auquel j'adresse tous nos remerciements, que nous sommes annoncés et très impatiemment attendus à Montréal, où nous arriverons au milieu des réjouissances de la Saint-

Jean-Baptiste. Quelques journaux ont même prétendu que nous venions tout exprès de France pour assister à cette solennité. La vérité est que nous ne nous doutions pas qu'il y eût une si grande fête au Canada, mais à quoi bon démentir ce bruit qui ne fait de tort à personne? Au contraire, maintenant que nous savons à quoi nous en tenir, nous ne serions pas fâchés d'assister à ces manifestations, auxquelles prend part le Canada tout entier. Aussi avons-nous télégraphié de Québec à Montréal, afin d'obtenir à quai une place que l'on nous a promise.

Le fleuve se rétrécit et n'a plus guère que deux kilomètres de large — ce qui est encore bien gentil. A midi, nous entrons dans le lac Saint-Pierre pour en sortir vers deux heures. Sur tout le parcours, le chenal est balisé de poteaux rouges et noirs; la navigation devient de plus en plus difficile. A tout instant, surgissent des bancs de sable, des îles ou des îlots verdoyants, dont la présence est

signalée la nuit par des bateaux-bouées et des phares. Leurs rives sont belles, verdoyantes, très ombrageés, très peuplées et bordées par des prairies, au milieu desquelles paissent de nombreux troupeaux.

Il se fait certainement un grand commerce de bois dans le pays, car nous rencontrons à chaque instant des sloops ou des goëlettes qui en sont chargés, et de larges bateaux plats dont le gréement primitif appelle parfois le sourire sur nos lèvres.

A 7 h. 15 minutes, nous rangeons, sur le quai de Montréal, la place qui nous a été conservée. Nous n'avons donc pas mis tout à fait quinze heures pour faire les 140 milles qui séparent Québec de Montréal, en remontant le courant du fleuve. Dans le port, la plupart des bateaux sont pavoisés.

Nous avons préparé nos pavillons en route, afin de nous pavoiser aussi, mais il est trop tard pour les hisser maintenant; ce sera prêt

pour demain, qui est le jour de la procession des bateaux à vapeur.

Cette fête de la Saint-Jean-Baptiste, qui est commencée depuis trois jours et qui doit durer cinq jours encore, est la fête principale du pays et se célèbre tous les ans en grande pompe. Elle est organisée, ou plutôt dirigée par le clergé. C'est une sorte de ligue catholique, destinée à conserver au Canada ses vieilles traditions et à lutter contre le protestantisme et l'anglicanisme, qui s'efforcent en vain depuis un siècle d'envahir et de dominer l'élément français. A ce titre, elle est un bienfait pour notre ancienne colonie, en ce sens qu'elle lui conserve son autonomie et son indépendance.

De toutes les provinces voisines, le peuple accourt, obéissant au mot d'ordre qu'il reçoit. Le prêtre est, en effet, absolument tout-puissant au Canada. Non seulement il peut impunément tout se permettre, mais encore il perçoit la dîme, comme au bon vieux temps.

Rien ne se fonde, ne prospère, si le prêtre n'y donne pas son concours et n'en facilite le développement. Sur les affaires, sur les établissements industriels, son indispensable intervention lui permet de prélever une ample moisson, en même temps qu'elle confirme son autorité et accroît sa puissance.

Nous trouvons, en débarquant, les rues encombrées de monde, décorées d'arcs de triomphe et d'emblèmes dans lesquels les drapeaux français flottent à profusion, côte à côte avec le pavillon canadien, tandis que les mâts se dressent, gigantesques mirlitons, également ornés de nos trois couleurs nationales.

Infiniment plus jolie et plus grande que Québec, qui est l'ancienne capitale du Canada et la capitale actuelle du Bas-Canada, Montréal a pris une grande importance, si bien qu'elle a fini, vers 1843, pour décapitaliser sa rivale à son profit.

La raison en est toute simple. Beaucoup

plus avancée dans les terres que Québec, elle est en relations bien plus directes avec les États-Unis.

L'aspect de la ville se ressent, du reste, énormément de ce voisinage ; il est beaucoup plus anglais et américain qu'à Québec. Les enseignes, les noms des marchands, sont presque tous écrits en anglais, quoique la langue française continue à y être l'idiome le plus usité.

Il est facile de se convaincre en outre que Montréal est plus jeune et que son accroissement est beaucoup plus récent. On n'y trouve que fort peu de monuments, parmi lesquels les églises occupent naturellement la plus large place. J'en ai compté quatre sur le même carrefour.

Les congrégations n'y sont ni moins favorisées, ni moins riches, ni moins puissantes. La succursale du Séminaire de Saint-Sulpice, à Montréal, possède environ pour vingt millions de biens, et l'établissement des

Sœurs-Grises n'est guère moins bien partagé.

Parmi les autres monuments, il faut placer l'Hôtel de ville, la Bourse, la Poste et les établissements de banque. Ce sont de magnifiques agglomérations de pierre grise, qui n'appartiennent malheureusement à aucun ordre déterminé d'architecture, et dans lesquels les styles gothique, roman, ionien, corinthien, etc., se trouvent accouplés le plus bizarrement du monde.

L'hôtel Windsor mérite également d'être cité. C'est le plus bel hôtel que j'aie vu pendant mon voyage, sous le rapport de ses dimensions, de son aménagement intérieur et de son confort.

Notre excursion à travers la ville n'étai que le prélude du plaisir que nous nous étions promis d'assister le soir à un grand tournoi, dont les affiches à gravures coloriées représentaient les épisodes les plus alléchants.

Nous nous dirigeons vers les terrains de l'Exposition, magnifiquement éclairée à la lumière électrique et entièrement construite en bois. Nous payons pour y aller, nous payons pour entrer dans l'enceinte, nous payons pour nous asseoir sur de vulgaires bancs de sapin, dont aucune draperie ne recouvre la nudité, et nous nous trouvons au milieu d'un vaste emplacement carré, à ciel ouvert, assez pauvrement éclairé, cette fois, par cinq ou six lampes électriques, juchées sur un formidable poteau, au beau milieu de l'arène. Bientôt le roi saint Louis, qui présidait le tournoi, vient se placer sous un dais magnifique, escorté de ses écuyers, de son grand justicier, armé d'un glaive énorme en bois doré, et suivi de ses gentilshommes et domestiques, vêtus de costumes Louis XV d'une fidélité déplorable. Personne ne semble s'apercevoir de cette étrange anomalie. Au contraire, le murmure le plus flatteur accueille cet anachronisme sanglant.

Alors le tournoi commence. Des chevaliers, habillés comme les figurants italiens de *Rigoletto* ou du *Trovatore*, sur les plus misérables scènes, commencent au pas et au trot un interminable défilé, exécuté sans aucun ordre et sans aucune science de l'équitation.

Pourtant, le public charmé avait applaudi déjà à plusieurs reprises, lorsque, subitement, la lumière électrique s'éteint. Un bon quart d'heure se passe au milieu de l'obscurité la plus complète. Chez nous, ce léger accroc aurait certainement été salué par des trépignements, des cris d'animaux, des sifflets ou des applaudissements ironiques. Ici personne ne dit mot.

Au bout d'un quart d'heure cependant, saint Louis, très intrigué sans doute, quitte son trône avec toute son escorte, pour aller probablement visiter sa machine ou ses piles électriques et donner à son ingénieur un galop d'importance. On le suit des yeux avec une impatience, mêlée du respect que l'on doit à sa

sainte majesté. On le voit bientôt revenir avec sa suite, mais, hélas ! sans chandelle.

Enfin, une demi-heure après, et toujours au sein du silence le plus absolu, la lumière reparaît et le défilé recommence. Au pas. au trot. Ah ! non, par exemple ! nous en avons assez. Mieux vaut encore l'Hippodrome. Et nous partons, pénétrés d'une admiration sincère pour ce public sage et patient, qui continue à s'extasier et applaudit à outrance cette cavalcade enfantine, dont notre feu Bœuf gras n'aurait pas voulu.

Au moment où nous quittons l'enceinte, du côté opposé à celui que nous occupions, un monsieur se lève et pousse en nous apercevant un cri retentissant de « vive la France » ! Nous saluons et nous disparaissons modestement dans la foule, très touchés néanmoins des sympathies que notre pays excite encore à 600 lieues de distance. Le fait est trop rare pour ne pas mériter d'être signalé.

Jeudi, 26 juin.

Dès le matin nous avons pavoisé nos vergues de misaine et de grand mât, ainsi que notre mât d'artimon, et nous pouvons nous vanter que pas un bateau n'approche du nôtre, comme disposition ni comme profusion de pavillons.

Ainsi que je l'ai dit hier, c'est le jour de la procession des bateaux à vapeur. On espérait que nous y prendrions part, mais nos matelots et nos chauffeurs n'ont pris aucun repos depuis notre départ du Havre, nous aimons mieux les laisser respirer — avec d'autant plus de raison qu'ils vont se remettre en route pour New-York demain ou après,

tandis que nous gagnerons par la voie de terre la capitale des États-Unis.

La fête est annoncée pour 10 heures; nous montons sur la dunette pour y assister.

La *Nubienne*, qu'on a fini par rendre présentable, fait vraiment bonne figure malgré sa longue traversée. Dès le matin, elle est entourée par une foule de curieux. Deux constables sont sur le quai, pour empêcher qu'on n'envahisse notre pont par la coupée ou les haubans.

A 9 h. 1/2, nous recevons la visite d'un ami, qui a appris notre arrivée. C'est un compatriote, un vrai Parisien, un boulevardier, M. L..., qui a introduit à Montréal l'industrie du sucre de betteraves et qui l'habite depuis quatre ans. Pour lui, tout autant que pour nous au moins, c'est une véritable joie de rencontrer d'anciennes connaissances. Il se met à notre disposition, s'offre à nous servir de cicerone, ce que nous acceptons avec grand plaisir.

Une heure plus tard, commence la procession ou plutôt le défilé des bateaux. Ils sont littéralement bondés de monde. Presque tous nous saluent et nous acclament. Les cris de « vive la France ! » se mêlent aux chapeaux qui s'agitent, aux mouchoirs qui flottent au vent. Cela réveille en nous le sentiment de la patrie absente ; nous sommes profondément émus de cette réception enthousiaste et de ces bruyantes démonstrations.

Il fait un temps magnifique, la chaleur est grande. Néanmoins, dès que nous avons déjeuné, nous montons dans les voitures que M. L... a commandées pour nous ; nous traversons la ville et nous allons faire la promenade de *la Montagne*. C'est le bois de Boulogne de Montréal. Nous y croisons beaucoup de voitures et de promeneurs ; mais notre surprise est extrême de nous trouver tout à coup au milieu d'un cimetière protestant et d'apprendre que cet endroit est la

promenade favorite des habitants de Montréal !

Il est vrai que ces cimetières — nous avons pu le constater dix fois depuis, même à New-York — ne ressemblent en rien aux nôtres. Ce sont de véritables parcs, ornés de pelouses verdoyantes et bien tondues, semés de corbeilles de fleurs à Montréal, plantés d'arbres et d'arbustes de toute essence, desquels émergent, comme au hasard, sans alignement ni symétrie, les tombes de ceux qui reposent du sommeil éternel. Nulle clôture, nulle élévation de terrain même, ne les protègent contre les indiscrétions sacrilèges et, nulle part pourtant, ils ne sont plus respectés.

Il faut bien l'avouer, cette manière de traiter la mort, au lieu d'avoir l'aspect terrorisant que nous lui donnons en France, modifie sensiblement l'impression que l'on éprouve à la contempler. Ce n'est plus le sentiment de l'inconnu ou du néant qui vous pénètre, c'est

celui du repos, du recueillement, du calme de l'éternité.

En continuant notre promenade à travers bois, nous arrivons au *point de vue*. C'est une espèce de cap, juché sur le haut de la montagne et d'où la vue est réellement admirable. On découvre la ville tout entière, propre et merveilleusement percée de rues et d'avenues perpendiculaires les unes aux autres; on aperçoit le Saint-Laurent, dont la largeur majestueuse absorberait vingt fois la Seine; enfin, au delà du fleuve, on distingue une étendue de pays considérable, verdoyant au soleil ruisselant qui l'inonde, semé de maisons et de maisonnettes, au-dessus desquels flamboient toujours, comme à Québec, les clochers et clochetons des églises aux toits d'or ou d'argent.

En revenant à Montréal, nous nous arrêtons au *Saint-James Club*, où M. L... nous présente, dont nous sommes proclamés membres à l'instant même et où nous som-

mes accueillis avec une hospitalité plus qu'écossaise. Nous y rencontrons M. Perrault, le consul de France, qui était venu nous faire une visite à bord pendant notre absence. Il se joint à M. L... et se met à notre disposition avec une bonne grâce et une amabilité dont nous ne saurions le remercier trop publiquement.

C'est lui qui s'offre pour nous accompagner à *la Chine*, dont nous avons entendu parler à Québec et où l'on nous a bien recommandé d'aller. A 5 heures, nous montons dans le train qui y conduit.

C'est un petit village, situé sur la rive gauche du Saint-Laurent, à quelques kilomètres de Montréal, et en face duquel se trouve un hameau, nommé Caughnauvaga, qui est habité par des Indiens. Il est de mode ici de se rendre à *la Chine* avant dîner, pendant la belle saison, pour revenir en bateau à vapeur et franchir les rapides.

On n'y va pas pour autre chose que pour

cela. Aussi le chemin de fer s'arrête-t-il juste au bord de la rivière et, pour ainsi dire, au pied du bateau, dans lequel on n'a plus que la peine de monter.

Les rapides consistent en un banc de rochers à fleur d'eau, qui barrent le cours du Saint-Laurent et à travers lesquels le fleuve se précipite avec une impétuosité inquiétante. Le fait est que cette distraction est singulièrement émouvante. Le bateau pique droit sur un rocher bien en évidence... on croit qu'il va s'y briser... on se prépare à une commotion terrible... Pas du tout! Un irrésistible courant l'entraîne et le rejette sur la droite, en plein tourbillon, avec des oscillations de tangage et de roulis, des mugissements et des bouillonnements qui impressionnent beaucoup surtout Mme M..., qui seule, ce jour-là, avait pu nous accompagner et qui, malgré ou plutôt à cause de son extrême nervosité, est très friande de toutes les émotions.

Les accidents sont assez rares, paraît-il, dans ce jeu de casse-cou. Cependant un bateau échoué sur notre gauche, trois jours avant, nous prouve que ce dangereux trajet ne s'accomplit pas toujours impunément.

Nous rentrons à bord pour dîner à la hâte, car nous avons lu dans la journée l'affiche d'un festival, dans lequel doit chanter Christine Nilson et pour lequel nous avons fait retenir des places. Malheureusement, M. Perrault ne peut pas nous accompagner. Sans doute il se plaint de sa « grandeur qui l'attache au rivage, » mais il est obligé d'assister à un grand banquet politique et patriotique, où de très importants discours doivent être prononcés.

Nous le plaignons sincèrement, mais, ne pouvant pas le retenir, nous nous précipitons en voiture en sortant de table et nous arrivons devant la porte d'entrée — un peu tard, malgré la hâte que nous avons mise à nous y rendre. Trois dollars par personne,

ce n'est pas cher en Amérique, lorsqu'il s'agit d'entendre Nilson, que nous n'avons pas applaudie en France depuis longues années.

Nous pénétrons dans un immense hangar, aux poutres à peine équarries, peinturlurées de couleurs baroques et le long desquelles pendent les drapeaux de toutes les nations. On nous installe sur des chaises en bois blanc, qu'on nous laisse le soin de capitonner nous-mêmes, et nous prêtons une oreille attentive. Un public recueilli, les hommes en habit noir, les femmes en robe blanche pour la plupart, écoute aussi dans le plus grand recueillement. Nous pataugeons en plein Wagner! En vain nous essayons de percevoir au milieu de ce bruit harmonieux, plaqué d'accords et de changements de ton bizarres, un motif, une mélodie quelconque... nous ne distinguons absolument rien que des intentions avortées, des lambeaux de phrases mal cousues ensemble, in-

terrompues par des éclats de tonnerre ou des *dolce* qui ne laissent plus rien entendre.

Nous prenons patience. La Nilson va venir sans doute... Une heure se passe, elle ne paraît pas! Nous nous informons et nous apprenons qu'avant notre arrivée on a prévenu le public que Nilson était dans l'impossibilité de chanter ce soir. Volés! Nous sommes volés ! car il paraît que Nilson n'était même pas à Montréal; mais l'impresario avait fait sa recette, le tour était joué. C'est ainsi que cela se passe en Amérique. Ainsi nous nous étions cloîtrés pendant une heure et demie dans cet atelier de charpente, et nous avions payé quinze francs pour entendre jouer du Wagner par un orchestre insuffisant ! C'était dur. Mais, autour de nous, ce même bon public, dont nous avions admiré déjà la veille la patiente longanimité, ne sourcillait et ne bronchait pas. Il applaudissait même à tout rompre. Excellent public,

va! Comme il en faudrait un semblable à Paris, le soir de certaines premières!

Quant à nous, nous revenons à bord, très vexés, excessivement fatigués, et nous nous endormons à une heure du matin d'un sommeil de plomb.

Vendredi, 27 juin.

Le matin je reçois une lettre ainsi conçue :

« Monsieur H. Beaugrand, président du Comité de réception de la Presse, prie M. Paul Saunière de vouloir bien lui faire l'honneur de sa présence à une conversation, chez lui, vendredi, 27 juin courant, de 8 à 11 heures du soir. »

Que cela ne vous étonne pas trop, cher lecteur. La plus grande partie des journaux Canadiens se publiant en français, ce sont les romanciers français qui font les frais du feuilleton. A ce titre, et comme j'ai pas mal de volumes sur la conscience, j'ai l'honneur d'être connu au Canada bien plus que je

ne le croyais moi-même. Malheureusement pour nous, pauvres gens de lettres, ainsi que cela arrive du reste dans une foule d'autres pays, nous sommes pillés impunément sans profit, sinon sans gloire; ces reproductions ne nous sont pas payées. Et, comme je reprochais à l'un des rédacteurs de journaux de Québec cette infraction à la loi de la propriété littéraire :

— Au contraire, me répondit-il, la France et la Société des gens de lettres devraient nous remercier. C'est grâce à nos journaux, et à vos feuilletons surtout, que nous entretenons au Canada le goût de la langue française et que nous lui conservons son indépendance.

C'est bête comme tout, mais je n'ai rien trouvé à répondre. Il n'y a pourtant aucune illusion à se faire sur le Canada. Alors même qu'il se débarrasserait du protectorat purement platonique de l'Angleterre, il ne voudrait pas retourner à la France, malgré les sympa-

thies qu'il a pour elle. Il aimerait mieux garder son indépendance. Il ne se gêne pas pour le dire et ce n'est pas moi qui l'en blâmerai.

En recevant la lettre de M. Beaugrand, qui est en outre directeur de *la Patrie*, le plus important des journaux de Montréal, je me promettais bien de me rendre à son invitation. La curiosité m'y poussait plus que toute autre chose, car j'étais très fatigué et nous devions partir le lendemain pour le Niagara.

Je n'étais pas le seul d'ailleurs à aspirer au repos. Personne à bord ne voulut sortir avant déjeuner. Nous attendions M. Perrault et M. L..., qui arrivèrent à midi avec une exactitude toute militaire. Après avoir causé de tout, du Canada, de la France, de Paris surtout, nous buvons à la santé des deux pays. Nous nous disposions à monter en voiture lorsque, devançant l'invitation qu'il nous avait adressée, M. Beaugrand arrive.

Encore un homme charmant, instruit, dis-

tingué, et tout prêt à nous être agréable.

Avant que nous ayons ouvert la bouche, il nous offre ses services, en attendant l'heure à laquelle M. Perrault nous a ménagé une réception à l'Hôtel de ville — et quand je dis réception vous verrez tout à l'heure que je n'ai rien exagéré.

De son côté, M. Beaugrand nous propose d'assister à la manœuvre d'une pompe à incendie. Nous avions si souvent entendu parler de la manière dont ce service est organisé, que nous acceptons par acclamations. Nous sautons en landau et nous partons.

Je sais bien qu'un vieux cliché, trop souvent rabâché par les vieilles perruques, veut que notre pays « marche à la tête de la civilisation et du progrès ». C'est peut-être vrai en art et dans certaines branches de l'industrie, mais c'est un contre-sens et un barbarisme dans presque tous les autres cas. J'engage donc le Conseil municipal de Paris et le

colonel des pompiers à faire un voyage en Amérique, pour méditer sur ce que je vais raconter et s'assurer que je n'ai pas menti d'un iota. Ils conviendront alors avec moi qu'en fait de service d'incendie, Paris est un enfant à côté de Montréal et de New-York.

Nous pénétrons dans le poste, qui est un grand vestibule couvert et dallé. Au milieu, juste en face de la porte de sortie, est placée la pompe. On nous avertit qu'on va donner le signal et on nous prie de faire attention. Un homme est là, le long du mur de gauche, devant une petite batterie électrique imperceptible. Il appuie sur un bouton qui met en mouvement la sonnette d'alarme.

Aussitôt deux magnifiques chevaux noirs, sortis des écuries que nous apercevons, viennent au grand trot se ranger d'eux-mêmes à gauche et à droite du timon. En même temps, deux hommes arrivent, et leur passent le mors dans la bouche. L'homme qui est devant la batterie pousse

un autre bouton, qui déclanche les ressorts auxquels les harnais sont suspendus immédiatement au-dessus des chevaux ; le harnais tombe, les chevaux sont attelés instantanément, la porte d'entrée s'ouvre pour les laisser passer et la pompe sort.

Devant ce spectacle magique nous restions stupéfaits. La chose avait été faite avec une telle rapidité, qu'à peine pouvions-nous nous en rendre compte. Je demandai qu'on voulût bien renouveler l'expérience — ce à quoi le chef du poste se prêta le plus complaisamment du monde — et l'on reconduisit les chevaux à l'écurie, après avoir remis les harnais en place.

Cette fois j'avais tiré ma montre. Je donnai le signal. EN HUIT SECONDES c'était fini !!!

Je vous le disais bien, messieurs les membres du Conseil municipal : au lieu de vous chamailler et de politiquer sans cesse, installez donc à Paris un service semblable

et tout le monde applaudira, car vous aurez réalisé un progrès qui semble positivement appartenir au domaine de la féerie. Et ce n'est pas tout, vous allez le voir, si vous avez la patience de me suivre à l'Hôtel de ville.

Nous y allons, en effet, très impressionnés de ce que nous avions vu. M. Perrault nous accompagne. Sur le perron, comme s'il s'agissait de recevoir une ambassade, nous attendait M. Jacques Grenier, échevin, président de la Commission des finances de Montréal. Avec une grâce parfaite, il commence par s'excuser d'être obligé de remplacer le maire absent, qui se serait fait un plaisir de nous faire les honneurs de sa maison.

Je ne sais pas ce qu'aurait fait le maire, mais il faut que je rende un légitime hommage à l'urbanité, à l'empressement et surtout à la patience de M. Grenier. Malgré ses cheveux blancs, il est vif, alerte comme un

jeune homme, et galant comme un grand seigneur.

Nous pénétrons d'abord dans un hall immense, au pied duquel se trouve un large escalier de bois et autour duquel règne une galerie circulaire. M. Grenier nous fait parcourir alors successivement tous les services et tous les bureaux. Partout il nous présente à ses chefs de service et partout nous recevons l'accueil le plus flatteur.

Quand nous entrons dans la salle des séances du Conseil, il fait asseoir sur le trône Mme M... qu'il a accaparée et à qui il fournit les explications les plus détaillées. Il nous conduit enfin dans la section de la police et nous présente au chef de la sûreté. Bureaux, corps de garde des policemen, cachots, nous visitons tout. Nous trouvons dans une des cellules une jeune femme, qui dormait à poings fermés sur le lit de camp. Elle avait été arrêtée pour cause d'ivresse.

— Oh! pauvre femme! s'écria Mme M... Est-ce qu'on ne pourrait pas lui rendre la liberté?

— Il suffit que vous le demandiez, madame, répond gracieusement M. Greffier, pour que votre désir soit accompli.

Aussitôt, il ordonne qu'on ouvre la grille, qui sert de porte à la prison.

— C'est à madame que vous devez la liberté, dit-il à la prisonnière ébahie.

Et nous partons.

Mais je n'en ai pas fini avec l'Hôtel de ville et j'ai gardé pour la bonne bouche la description de la salle et de la batterie électrique, destinées à signaler les incendies. Cette batterie, aux ramifications innombrables, correspond avec l'église Notre-Dame et met en mouvement un tocsin qui avertit la ville entière, en même temps qu'un registre de signaux, tour à tour indépendants ou simultanés, selon les besoins, désigne à chacun des postes de la ville le

quartier dans lequel le feu a éclaté. En vingt minutes — jamais plus, dit M. Grenier, en insistant sur ces deux mots — les pompes sont arrivées, ont fonctionné et l'incendie est éteint.

Deux hommes suffisent, l'un à manier, l'autre à entretenir ce merveilleux appareil. Les piles électriques qui le font mouvoir sont dans une salle voisine, située sous les toits, et y occupent, il est vrai, un emplacement considérable ; mais jamais grenier a-t-il été mieux utilisé ?

Le digne échevin aurait voulu nous donner la représentation générale de la manœuvre des pompes de la ville entière et les faire venir sous nos yeux sur la place de l'Hôtel-de-Ville ; mais un grand incendie avait eu lieu la veille, les pompiers étaient restés sur pied toute la nuit, ils étaient fatigués et ils avaient le lendemain une grande revue à passer. Il s'est fort excusé de ne pouvoir pas nous donner ce spectacle.

A côté des plus belles et des plus grandes choses, il y a les petites, qu'il ne faut pas négliger, car elles présentent le pays sous son véritable aspect. C'est ainsi que dans ce magnifique palais nous avons lu l'avis suivant : « *Parties are requested not to sail the floors of this building with tobacco juice !* » Ce qui signifie en bon français :

« Le public est prié de ne pas salir les parquets de cette maison avec le jus de tabac. »

Il faut bien en conclure qu'on chique beaucoup au Canada et qu'on ne s'y gêne guère pour cracher. C'est, du reste, bien pis encore aux États-Unis.

En sortant de l'Hôtel de ville, nous allons visiter le *Hunting-Club* de Montréal. C'est le rendez-vous de chasse de tous les sportsmen du pays, et c'est M. Beaugrand qui nous y présente. Dans l'écurie, on nous fait voir un objet assez original : c'est une étrille mécanique pour panser les chevaux ! Le chenil est

bien tenu, la meute est assez belle, mais pour quiconque a vu une installation française ou anglaise, celle-ci n'offre pas grand intérêt. Ce qui est vraiment curieux, c'est la salle de bal. En y pénétrant, il m'avait semblé que le plancher cédait sous notre poids.

— Mais cela remue ! m'écriai-je en m'arrêtant.

— Vous ne vous trompez pas, me répondit M. Beaugrand, le parquet de cette salle est posé, ou plutôt suspendu, sur cinq cents ressorts de voiture...

— De cette façon, ajouta-t-il en souriant, ceux qui ne peuvent pas danser en mesure sont forcés de la suivre malgré eux.

Quel dommage pour le coup d'œil qu'on n'en puisse pas faire autant à Paris !

Nous sortons en riant du *Hunting-Club* et nous acceptons sans façons le *five o'clock* que nous offre M. Beaugrand, en attendant l'heure du dîner. Il nous introduit dans

un intérieur charmant, très artistique, encombré des photographies que toutes les illustrations de passage à Montréal lui ont laissées. Nous lunchons au champagne, nous bavardons, si bien que l'heure de se séparer arrive, sans que nous nous en soyons aperçus.

Avant de rentrer, nous prenons d'assaut un magasin, dans lequel nous nous approvisionnons de canoës, de raquettes, de mocassins, enfin d'une foule d'autres objets spéciaux, exclusivement fabriqués au Canada et qu'il est impossible de se procurer ailleurs.

Nous remontons à bord pour y prendre notre dernier repas. Ce soir nous quittons la *Nubienne*, qui part demain pour New-York, où nous devons la retrouver. Quant à nous, nous prenons place à 11 heures dans un wagon Pulmann, en destination de Toronto.

Ici encore nous devons un large tribut de remerciements à M. Perrault et à M. L...

Toutes les places de sleeping étant retenues d'avance, nous aurions été forcés de passer la nuit dans un wagon ordinaire, où l'on est fort mal quand il s'agit d'un long trajet. Ces messieurs nous ont épargné cette douleur. Grâce à leur personnalité et à leur insistance, on a fait venir pour nous un wagon de Richmond.

Adieu, Montréal! Et merci à vous tous qui nous avez accueillis avec tant de franchise et de générosité. Puissent ces lignes obscures vous tomber un jour sous les yeux, pour vous prouver combien est sincère notre reconnaissance et chaleureux les souvenirs que nous emportons!

Samedi, 28 juin.

Journée de route — peu intéressante par conséquent. Cependant, puisque je dois parler de tout ce que j'ai vu, je dois dire que j'ai été grandement déçu, en prenant place dans le sleeping-car. D'après les descriptions que j'en avais lues et ce qu'on m'avait raconté, je me figurais une installation de beaucoup plus confortable que celle dont nous jouissons en France. C'est une monstrueuse erreur.

Le wagon-Pulmann n'est pas autre chose qu'un long dortoir, composé de deux rangées superposées de neuf lits sur chaque côté — en tout trente-six lits, séparés par un couloir

très étroit. Dans ces lits, qui sentent la sueur à plein nez et sont mal cachés par des rideaux sous lesquels on étouffe, hommes et femmes, pêle-mêle, s'entassent, se déshabillent et dorment comme ils peuvent jusqu'au lendemain matin. Alors, dans des tenues parfois très excentriques, chaque voyageur se rend dans un cabinet de toilette fort exigu, à la porte duquel il faut faire queue pour procéder aux ablutions indispensables.

Rien de tout cela n'effraie néanmoins la miss américaine. Il y en avait deux ou trois dans notre dortoir, qui ne faisaient pas plus attention à ce qui se passait autour d'elle que si elles avaient été dans leur *room*. Il est vrai qu'elles sont à peu près sûres qu'on ne s'occupera pas d'elles, car on sait ce qu'il en coûte en Amérique pour leur manquer de respect !

A l'extrémité de ces wagons il existe cependant une chambre à deux lits, dans laquelle on est tout à fait chez soi. On l'appelle

ici « la chambre nuptiale » — je ne crois pas avoir besoin de dire pourquoi. Blanc s'en est emparé, quoiqu'elle coûte plus cher que les lits ordinaires. J'avoue que nous voudrions bien être à sa place.

Le matin, le nègre qui fait le service, replie les rideaux, les matelas, les oreillers, dans le compartiment supérieur, et chacun des voyageurs s'assied sur une banquette, garnie de velours — ce qui est la plus détestable étoffe qu'on puisse employer en pareil cas — et très mal garnie par-dessus le marché.

Malgré tout, nous avons passé une assez mauvaise nuit. Vers midi nous descendons à Toronto par une chaleur abominable. Nous déjeunons horriblement et, pendant une heure, nous parcourons la ville, qui n'est pas belle. Nous entrons de plus en plus en Amérique, où, disons-le une fois pour toutes afin de n'avoir plus à y revenir, toutes les villes se ressemblent et ont été taillées sur le même

patron. Toujours de grandes maisons en pierre grise, ou en briques, ou en bois peint, toujours la même architecture hétéroclite.

A 2 heures, nous montons à bord d'un grand bateau à vapeur, — un peu plus grand déjà que ceux de Montréal. Il se nomme *Chicora* et fait le service du lac Ontario. Nous embarquons, la machine se met en mouvement et nous pouvons admirer à l'aise les bords verdoyants du lac, les maisonnettes, à demi cachées dans un nid de verdure, et les nombreux sloops, clippers et goëlettes de plaisance dont le moindre village est abondamment pourvu.

Il est 5 heures quand nous arrivons au vieux Niagara. En attendant l'heure du départ, nous lunchons avec un appétit féroce. A 6 heures enfin, nous prenons le train qui doit nos conduire aux chutes du Niagara. Quelques instants après nous descendons à deux pas de l'hôtel Clifton, que M. Perrault nous avait recommandé, et qui est situé sur

la rive canadienne, en face même des chutes que nous allons visiter.

Nos chambres même ont vue sur cette merveille du monde, de sorte que nous pouvons la contempler *à l'œil*, tout en procédant à une toilette radicale, dont le besoin se faisait vivement sentir.

Nous descendons pour diner, ou plutôt pour nous mettre à table. Aïe! aïe! Quelle cuisine ! Quels plats étranges ! Quel service! Il n'y a pas encore deux jours que nous avons quitté la *Nubienne* et déjà nous regrettons le cuisinier du bord. Mais nous ne sommes pas au bout, ainsi qu'on le verra plus tard. La bonne philosophie consiste à en prendre son parti. C'est ce que nous faisons, mais bien à contre-cœur, il faut en convenir. Aussi quand nous avons chipoté pendant une demi-heure les mets bizarres qu'on nous a servis, nous quittons la salle à manger pour aller respirer l'air au dehors.

O merveille ! Et comme nous voilà ample-

ment dédommagés de notre détestable festin ! Les chutes du Niagara, et l'immense crevasse dans laquelle elles se précipitent, sont éclairées à la lumière électrique !

Toutes les couleurs imaginables se reflètent dans cette nappe d'or, d'azur, de neige et d'argent, et jusque dans l'impalpable fumée qui s'en dégage. Splendeur d'*Excelsior*, des *Pilules du diable* et autres féeries ou ballets, vous n'êtes que du carton et de la ripopée à côté de cette sublimité de la nature. Nous restons là, bouche béante, sans mot dire, n'ayant assez ni de nos yeux ni de nos oreilles pour l'entendre rugir et l'admirer...

Onze heures ! Il faut se coucher... Déjà !

Dimanche, 29 juin.

Avant tout, je dois donner un bon conseil à ceux de mes compatriotes, qui seraient tentés, comme moi, de faire le voyage du Niagara. Nous autres Français, vaniteux et superbes, nous quittons notre pays, persuadés que nous, notre argent, nos billets de banque, serons acceptés partout comme or en barre. C'est encore une erreur, que je m'accuse humblement d'avoir partagée et sur laquelle il faut revenir, car elle coûte cher, je vous en préviens. A Clifton-house, par exemple, on m'a pris 32 fr. 50 pour le change d'un billet de cinq cents francs contre d'infâmes loques américaines, ignobles et graisseuses,

dont le dernier des charcutiers ne voudrait même pas pour faire son fromage d'Italie! Encore l'aubergiste ne s'en souciait-il pas et n'a-t-il accédé à ma demande qu'avec une grimace significative, peu flatteuse pour la Banque de France.

Et maintenant partons pour le Niagara.

Je n'entends faire ni un dictionnaire ni un guide — pas davantage un ouvrage d'érudition ou de précision. Que ceux qui ne cherchent dans un livre de voyage que des détails purement techniques, s'en aillent bien vite consulter Bouillet ou Larousse. Quant à moi, je n'avais pas de mètre, je n'ai rien mesuré que de l'œil, je ne m'égarerai donc pas jusqu'à fournir les calculs exacts des distances que j'ai parcourues, ni les dimensions précises des magnificences en face desquelles je me suis trouvé.

Il n'est pas un de ceux qui me liront qui n'ait vu cent fois, en gravure ou en photographie, les célèbres cataractes; il n'est per-

sonne qui n'en ait lu pour le moins vingt descriptions. Donc que ceux-là se rassurent, je n'entreprendrai pas de décrire une fois de plus ce qui est littéralement indescriptible.

Pour ma part, je déclare qu'après avoir vu et lu d'avance, comme tant d'autres, ce que les estampes et les livres m'avaient représenté, je ne me figurais rien qui approchât de la réalité. En présence de tableaux semblables, l'homme se sent si profondément diminué dans son orgueil, qu'il ne peut que se recueillir et regarder, sans se lasser jamais de ce spectacle écrasant.

L'abondance inouïe de la nappe d'eau, son incroyable étendue, les sourdes détonations qui accompagnent sa chute, la fumée qui s'en dégage en s'élevant vers le ciel et que le vent chasse comme un nuage, l'immensité du panorama, le paysage admirable qui lui sert de cadre, sont autant de splendeurs auxquelles il me semble impossible de donner un nom dans aucune langue.

Quant à l'excursion banale qui est le complément ordinaire de la visite aux chutes du Niagara, je puis fournir quelques renseignements utiles.

Quoique ce soit aujourd'hui dimanche, rien n'est fermé ainsi qu'on nous l'avait fait craindre.

Il faut croire que lorsqu'il s'agit d'encaisser des dollars, il est avec la religion protestante, comme avec la nôtre, des accommodements, et que l'Américain ne ferme jamais boutique.

En effet, il n'est pas un coin de terre d'alentour possédant un accès sur la rive du fleuve, qui n'ait son petit funiculaire pour y descendre et en remonter, son petit pont, son petit magasin de soi-disant curiosités, sa petite photographie au besoin, comme il n'est pas une planche de palissade qui ne serve de réclames à toutes les drogues spéciales imaginables, y compris celle qui doit guérir les cors aux pieds.

Or, partout où l'on va, il en coûte à peu près, pour l'aller et le retour, un demi-dollar par personne; mais afin de ne pas effrayer le voyageur, ces honorables exploiteurs se gardent bien de lui rien demander quand il entre. Ce n'est qu'au moment de sortir qu'on lui met le pistolet sur la gorge, sous la forme d'un ticket, dont le coût est à peu près invariable.

Nous avons visité naturellement les rapides effrayants dans lesquels s'est noyé l'infortuné capitaine Webb. Ils sont à cinq cents mètres en aval des chutes et se brisent sur les rochers avec un fracas épouvantable. Je ne comprenais vraiment pas pourquoi ce malheureux avait si inutilement exposé sa vie au milieu de ce gouffre et je ne me gênais pas pour le dire. C'est que je ne savais pas encore que plus de 30.000 personnes étaient accourues pour assister à cette folie, que tout ce monde-là avait payé sa place et que la recette s'élevait à près de 100.000 francs ! Le

chiffre est tentant, il faut le reconnaître — si tentant qu'après cet accident plusieurs autres individus se sont offerts à risquer leur vie pour gagner la même somme ; mais le gouvernement s'y est opposé, dit-on, et l'expérience n'a pas été renouvelée.

C'est à ce même endroit, et non pas au-dessus des chutes, que le célèbre Blondin et la signorina Spelterina ont traversé le Niagara sur la corde raide.

Nous avons posé devant l'objectif du photographe de l'endroit, qui a fait de nous des portraits abominables. Cela nous importe peu : c'est à titre de souvenir que nous les gardons.

La promenade à travers les îles qui se trouvent en amont des chutes n'est pas moins pittoresque ni moins saisissante, car, là aussi, il y a des rapides effrayants. Quand on les regarde couler à ses pieds, ils sont autrement impressionnants que ceux de *la Chine*, que nous avons franchis à Montréal. On pourra

s'en faire une idée quand on saura que dans certains endroits le courant atteint une vitesse de huit milles à l'heure. Or, comme dans cette promenade, qui serpente à travers des îlots délicieusement ombragés, on traverse ces rapides sur des ponts suspendus dont la ténuité vous épouvante, on sent que l'on courrait à une mort certaine, si ce pauvre petit pont venait à manquer.

A la fin de l'excursion, on arrive à *Burning-Springs*. C'est une source d'eau ferrugineuse et sulfureuse, qui dégage une telle quantité de gaz qu'une tige de fer creux, plantée dans un cylindre accumulateur, brûle perpétuellement. On l'éteint et on la rallume à volonté sans aucun danger. Puis on enlève cette tige et cet accumulateur pour mettre le feu à la source même, que l'on voit sourdre à 3 ou 4 mètres de profondeur. Enfin on vous offre un verre de cette eau, qui n'est ni plus ni moins désagréable qu'une eau sulfureuse quelconque et, quand vous l'avez vidé, on

met le feu au verre lui-même. Rien ne m'ôtera de l'idée que cette source traverse un lit de pétrole avant d'arriver à destination et que l'eau en est imprégnée.

Comme on le pense bien, les Américains n'ont pas négligé le côté pratique qu'une telle masse d'eau mettait à leur disposition. L'industrie a donc profité de cette puissante force motrice pour établir, au-dessous des chutes et sur la rive droite, des moulins à blé, des manufactures de papier, des établissements de toutes sortes et, comme ils rendent généreusement au Niagara l'eau qu'ils lui ont empruntée, il en résulte une foule de petites cascades particulières, qui ne laissent pas que d'avoir leur côté pittoresque.

Cette promenade terminée, Blanc et Clerc se sont risqués seuls à descendre sous les chutes. Quoiqu'on les eût fait déshabiller pour les affubler de caoutchoucs, ils sont revenus trempés. Si grandes que soient les émotions qu'ils ont éprouvées sous ces masses

d'eau que le soleil colorait de tous les tons de l'arc-en-ciel, ils m'ont avoué depuis qu'ils ne recommenceraient à aucun prix la périlleuse expédition que l'amour-propre leur avait fait entreprendre.

En France, une excursion semblable, dans laquelle le moindre faux pas coûterait la vie, serait certainement interdite ; en Amérique, chacun défend sa peau comme il l'entend. Chacun pour soi et Dieu pour tous.

Quant aux voitures dans lesquelles se fait la promenade du Niagara, elles abondent sur la rive, du côté du Canada, mais il est prudent d'en débattre le prix. On nous avait demandé d'abord sept dollars d'une calèche que nous avons obtenue pour deux.

En finissant j'ajouterai que les chutes du Niagara sont pour moi une des merveilles du monde et qu'à elles seules elles valent le voyage d'Amérique.

Je signalerai aussi les deux ponts suspendus, l'un pour les voitures et les piétons,

l'autre pour le chemin de fer, qui traversent d'un bord à l'autre, et d'un seul jet, les rapides au milieu desquels Webb a trouvé la mort. En fait de ponts suspendus, les Américains sont du reste d'une audace inimaginable. J'aurai l'occasion d'insister à cet égard, quand je parlerai du pont de Broocklyn, à New-York.

Maintenant, si attrayants que soient ces parages, ils ne nous révéleraient rien de nouveau. Nous partons donc à 8 heures du soir pour Buffalo, où nous apercevons un adorable coin du lac Erié; puis nous prenons place dans un sleeping-car, un peu plus confortable que ceux du Canada, mais exactement taillé sur le même modèle, lequel doit nous déposer à Albany (prononcez Olbenai). Nous avons franchi la frontière américaine, sans que la douane promène dans nos valises ses mains crochues. Nous sommes aux États-Unis. *All right!*

Ce qui nous frappe le plus en chemin, ce

n'est pas seulement la rapidité du train qui nous emporte, c'est la simplicité, naïve et brutale à la fois, avec laquelle, sans se déranger de sa route, il traverse les rues, les places publiques même des villes que nous apercevons, sans qu'aucune barrière interdise le passage de la ligne, et sans que le public soit autrement averti de sa présence que par le carillon d'une cloche posée sur l'avant de la locomotive.

Lundi, 30 juin.

Nous nous réveillons à 5 h. 1/2 et nous arrivons une heure plus tard à Albany, où nous descendons à *Delavan-House*.

Ici le service change du côté des hommes. Au lieu de blancs nous avons des nègres, grimaçant un sourire perpétuel, et très empressés; mais ils ne sont pas plus actifs et la cuisine n'est pas meilleure. Le beefsteaks aux pommes *à la française* qui figure sur la carte et dont nous nous promettions un régal, est une semelle de souliers de chasse, accompagnée de *patatoes* cuites à l'eau d'abord et à peine rissolées ensuite dans une graisse indéfinissable.

Nous commençons à nous y habituer et nous prenons modèle sur le vieux soldat de la légende, qui « savait souffrir et se taire sans murmurer (bis) ». Nous rions même si bruyamment de nos déconvenues, que l'escouade de nègres dont nous sommes entourés nous regarde et semble se demander avec inquiétude si nous avons bien toute notre raison.

Probablement ils ne comprennent pas qu'on voyage pour autre chose que *for business*. Certes non, nous ne sommes pas là pour nos affaires, mais pour notre plaisir, et c'est bien le moins que nous mourions avec grâce, si nous devons être empoisonnés par cette cuisine atroce. Mais, en Amérique, le mot *business* domine tout. Le reste ne vient qu'en ligne accessoire. Pour être vrai, il faut convenir cependant que la famille occupe partout une large place. On ne voyage guère ici sans ses enfants. Les bateaux à vapeur, les chemins de fer en sont bondés — ce qui n'est pas toujours amusant.

Nous avions l'intention de rester vingt-quatre heures à Albany, que nous supposions en valoir la peine. Aussi, malgré les 32 degrés de chaleur que nous subissons, nous parcourons la ville. Elle n'est point belle (vous le voyez, c'est un refrain). Sans doute elle a énormément perdu depuis qu'elle a été décapitalisée, car elle est aujourd'hui bien plus une cité commerçante qu'une ville de luxe et de plaisir. Il n'y a guère qu'une rue passable et dont les magasins méritent un coup d'œil distrait.

Nous prenons donc à 1 h. 1/2 le train de Saratoga, où nous ne comptions aller que le lendemain. Le soleil brûle, le voyage est excessivement fatigant, mais nous bravons tout. On est touriste ou on ne l'est pas, que diable! Au bout d'une heure et demie de trajet, nous arrivons et nous descendons à l'hôtel des *United-States*. C'est le plus grand hôtel que nous ayons vu, comme dimensions, et il est fort bien tenu. La cour, autour de

laquelle règne une large galerie de bois, est un petit parc, semé de gazons et planté d'arbres à son extrémité, mais il n'y a pas une seule corbeille de fleurs. Ce n'est certainement pas en Amérique que Calchas s'écrierait: « trop de fleurs ! » Je n'en vois nulle part. On ne les aime donc pas?

Une nuée de nègres s'empresse autour de nous, en nous voyant entrer. Ils nous accompagnent partout, depuis le cabinet de toilette jusqu'aux endroits les plus retirés. Nous dînons passablement, ce qui devient rare, puis nous prenons deux voitures à deux chevaux, un landau et une victoria, très propres et assez bien attelés, qui se chargent, moyennant dix dollars (50 fr. !) de nous montrer *elegantly*, dans l'espace de deux heures, tout ce qu'il y a de curieux à voir.

Saratoga a quelques prétentions à rappeler Vichy. Une de ses sources, très gazeuse et agréable à boire, porte le nom même de *Vichy-Spring*. En effet, il y a jusqu'à un certain point

entre les deux villes une lointaine ressemblance. S'il ne s'agissait même que de sa superficie, Saratoga tiendrait assurément la première place; mais si elle est plus importante — sous le rapport des hôtels principalement, dont quelques-uns mesurent de 2,000 à 2,500 mètres carrés — si elle a de beaux ombrages, des pelouses immenses, vous n'y verrez pas une fleur et vous y trouverez des chemins déplorables.

Les chalets qui longent les avenues ombreuses sont tous en bois peint, dont le ton ne varie guère entre le gris ardoise et le brun Van-Dyck. Il en résulte pour l'œil une monotonie attristante, dans laquelle vous n'avez même pas la note gaie d'une malheureuse fleur, d'une pauvre petite maison en pierre ou en moellons. Avec ces entassements de bois aux couleurs sombres, Saratoga ne ressemble donc pas à Vichy. Il lui manque d'ailleurs bien autre chose : le mouvement et la vie. Ne comptez pas y rencontrer un centre de plaisir,

un Casino, un parc, un orchestre entraînant. Non, rien de tout cela ne fait palpiter cette ville morte. L'*at home* anglais a envahi l'Amérique, de même que l'Angleterre lui a imposé son goût détestable en matière de décoration, — goût qu'elle-même a rapporté confusément de la Perse, de l'Inde, de l'Orient, de la Grèce, de l'Italie ancienne, qu'elle a confondu avec un style gothique pitoyable, qu'elle a amalgamé, délayé, noyé, jusqu'à en faire une chose informe et innommée, jusqu'à lui donner la couleur de son ciel gris et les reflets de son soleil de plomb.

Il n'en est pas moins vrai que Saratoga est une des plus jolies petites villes des Etats-Unis et qu'elle mérite d'être visitée.

Nous rentrons à Albany vers huit heures. baignés de sueur, gris de poussière, si bien qu'après un souper à la viande froide et au thé, chacun de nous s'empresse de regagner sa chambre, bien moins pour se coucher que pour se mettre à l'aise.

Nous avons pris le parti de ne pas perdre inutilement ici vingt-quatre heures à ne rien voir et nous avons donné l'ordre au garçon d'hôtel de nous réveiller à 6 h. 1/2 du matin, afin de pouvoir prendre le bateau qui doit nous conduire d'Albany à New-York, en descendant le cours de l'Hudson.

Mardi, 1er juillet.

Toutes les fois qu'un touriste aura à choisir, en Amérique, entre le chemin de fer et le bateau à vapeur, je lui conseillerai de prendre le bateau. Ce n'est guère plus long, c'est moins éreintant puisqu'on n'a ni secousse, ni fumée, ni poussière, et c'est surtout infiniment plus joli, attendu que dans ce pays-là, les fleuves, les lacs et les rivières sont la plus grande beauté du paysage.

Très exactement, le garçon nous réveille à l'heure que nous lui avions fixée et, à 8 heures nous montons à bord du *Villard*, un des deux steamers qui desservent la ligne de jour d'Albany à New-York. L'autre, la

ligne de nuit, est desservie par de grands steamers à trois étages, pourvus de cabines, dans lesquelles on peut se coucher et dormir. Toutes les deux ont installé un restaurant spacieux et assez élégant. Le déjeuner que nous avons fait à bord du *Villard* est le meilleur repas que nous ayons pris depuis que nous avons quitté la *Nubienne*.

Chose à laquelle je ne m'attendais guère : je m'aperçois qu'il est défendu de fumer en chemin de fer, dans les restaurants, sur les bateaux, même en plein air — partout enfin où la femme a libre accès ! Cette coutume jure si fort avec le sans-gêne des Américains que c'est pour nous un étonnement profond.

Le bateau sur lequel nous voyageons est assez bien aménagé. Les salons sont vastes, le pont est large, la circulation est facile. Tout, sans être luxueux, est d'une propreté méticuleuse. La machine surtout provoque notre admiration. Elle fonctionne facilement et est tenue avec le même soin que s'il s'agis-

sait d'une pièce d'horlogerie. Ce n'est plus une machine, c'est un bijou, aussi poli, brillant, luisant, que s'il sortait de la boutique du joaillier.

Les bords de l'Hudson sont ravissants et de beaucoup plus attrayants que ceux du Saint-Laurent, auxquels je reprochais leur platitude. Ici, du moins, le regard se repose sur des plans diversement étagés, ce qui donne au paysage et à la verdure une variété de tons fort réjouissante.

La rivière est large, encaissée entre deux coteaux, derrière lesquels se profile en bleu, à l'horizon, la crête capricieuse d'une chaîne de montagnes. Si l'on apercevait sur ces collines quelques châteaux et quelques maisons blanches, on pourrait se croire en pleine Normandie, dans la région qu'arrose la Seine entre La Bouille et Caudebec.

Sur chaque rive, à une distance presque régulière de 3 ou 400 mètres, s'élèvent des glacières, destinées sans doute à l'approvi-

sionnement de New-York, qui en fait, on le sait, pendant l'été, une consommation colossale.

A partir de Rhincbeck, la rivière s'élargit, et le tableau change complètement. Elle est bordée par de hautes collines rocheuses, boisées, et d'aspect sauvage. Son cours lui-même est obstrué çà et là par d'énormes rochers, arrondis en forme de coupole, et assez hauts pour qu'on puisse à la rigueur les qualifier de montagnes. Les pentes sont abruptes, le sol est rocailleux et accidenté, le pays paraît désert. Cette partie du trajet m'a rappelé très exactement la promenade que j'ai faite jadis sur le Rhin, dans la partie comprise entre Oberlanstein et Cologne. En effet, l'Hudson, comme le Rhin, ressemble constamment à un grand lac sans issue, et l'on se demande par où l'on va sortir du cercle de rochers dans lequel on semble enfermé.

La verdure de l'Hudson est néanmoins

beaucoup moins sombre que celle du Rhin. On n'aperçoit en outre sur les hauteurs, aucun de ces nids d'aigles en ruines, dans lesquels se réfugiaient les anciens barons de la vieille Germanie, après avoir pillé ou rançonné les voyageurs.

Enfin nous arrivons à *Weest-Point*, où le fleuve prend une physionomie plus souriante, à mesure qu'il nous rapproche de New-York.

A Nyack-Ferry, la rive gauche n'est plus qu'un immense parc, dans lequel les maisons de campagne, du style le plus baroque qu'ait imaginé l'esprit anglais, semblent avoir été jetées au hasard. Elles appartiennent certainement à plusieurs propriétaires. Aussi je les félicite en toute sincérité de n'avoir pas entouré de murs horribles leurs propriétés, ainsi que nous avons la sotte manie de le faire en France. Ils ne se sont pas du moins intercepté l'un à l'autre la vue d'un des plus jolis paysages que j'aie jamais contemplés. C'est qu'ils savent bien qu'un mur ne sert à

rien, pas même à faire des espaliers. On fait aujourd'hui de bien plus jolis espaliers sur des fils de fer et il est bien plus facile de les soigner. Quant aux voleurs qui ont résolu d'attaquer une maison, ils ne reculeront jamais devant l'escalade d'un mur, qui ne nécessite même pas les trois quarts du temps le luxe d'une échelle.

La rive gauche de l'Hudson n'est donc qu'un parc immense, qui s'étend pendant plusieurs milles, sans aucune solution de continuité. C'est dans ces parages ravissants que se réfugient pendant l'été les gros commerçants de New-York, après avoir terminé leurs affaires.

Nous rencontrons, en effet, deux superbes yachts à vapeur sur la rivière : l'un, *Stranger*, appartient à M. Jaffery; l'autre, *Atalanta*, appartient à M. Gould.

Vers 5 h. 1/2, nous sommes en vue de New-York, qui est le but principal de notre voyage.

Avant de quitter les chemins de fer et les steamers, je dois relever deux détails caractéristiques des mœurs américaines : d'abord il n'y a dans les trains et sur les bateaux ni première, ni deuxième, ni troisième classe. Tout le monde prend place pêle-mêle dans les wagons — à l'exception des sleeping-car, qui coûtent d'ailleurs fort peu de chose — ainsi que dans les salons ou sur le pont des bateaux. Là, du moins, le niveau égalitaire n'est pas un vain mot. Il arrive bien quelquefois, ainsi que je l'ai vu, qu'un pochard vienne cuver son vin sur le canapé de velours du grand salon, mais personne ne s'en occupe et ne songe à le renvoyer.

Ensuite, on accepte partout vos bagages, tels qu'ils sont, c'est-à-dire sans les peser et sans faire payer par conséquent aucun excédent. Enfin — et je recommande ce dernier détail à MM. les directeurs de chemins de fer — au lieu de mettre des étiquettes sur les colis et de salir les malles avec la colle

noire et nauséabonde que l'on emploie chez nous, on passe dans la poignée une lanière de cuir à laquelle est suspendue une plaque de cuivre portant, je suppose, le numéro 47. A chacun de vos colis on attache donc un numéro 47, et l'on vous en donne un semblable que vous gardez en poche. Il vous suffit de le présenter à destination pour que l'on vous rende ce qui vous appartient. C'est simple, c'est pratique et c'est propre surtout. Pourquoi n'en fait-on pas autant en France ? Il n'y a guère que le colonel Ramollot qui pourrait nous répondre. Ah ! la routine ! l'éternelle routine !

Par exemple, je crois qu'il est prudent de surveiller ses bagages, afin qu'ils ne s'égarent pas. En Amérique, chacun a l'habitude de faire ses affaires soi-même, qu'on ne l'oublie pas ! Donc ne vous fiez pas trop aux employés. Je crois qu'ils n'ont de zèle que bien juste ce qu'il en faut. Ce sont d'ailleurs des messieurs pour la plupart, gagnant de

fort beaux appointements. Un conducteur de train avec qui j'ai causé parce qu'il parlait français, qui avait de superbes diamants à sa chemise, une fort belle montre et une très jolie bague au doigt, m'a appris qu'il gagnait 150 dollars, c'est-à-dire 750 francs par mois ! J'avais presque envie de lui emprunter quelques billets de mille.

New-York, du mercredi 2, au mardi, 8 juillet.

Un Américain, presque aussi connu à Pari
qu'à New-York, à qui j'avais fait part d
voyage qne j'allais entreprendre, m'avait di
ceci : « Les rues de New-York sont très ma
« pavées, si mal que très peu de particulier
« même parmi les plus riches, y ont une vo
« ture à eux et que, pour ma part, alors qu
« j'y demeurais, j'avais complètement renonc
« à sacrifier inutilement des chevaux et de
« voitures de prix. »

J'étais donc bien prévenu. Eh bien ! que
qu'il m'eût dit, je ne m'attendais certes pa
à trouver dans une ville semblable des rue
et des avenues dont le pavé n'est qu'une dan

gereuse série de montagnes, de vallons et de fondrières. Si encore ces avenues et ces rues étaient bien tenues, ce ne serait que demi-mal, mais par le plus beau temps, dans les quartiers populeux, vous voyez croupir dans ces fondrières une eau fétide, à côté de la quelle s'amoncellent les détritus de toute sorte. Quand il pleut, c'est bien pis encore ; on ne marche plus dans New-York, on y navigue à travers des lacs de boue noire, que délayent perpétuellement les tramways, les omnibus, les camions, lourdement chargés, et les rares voitures de place, qui circulent dans ces cloaques.

Les trottoirs, excepté ceux que l'on voit dans le beau quartier, aux environs de Broodway et de la 5e avenue, sont à peu près partout dans un état d'effondrement dangereux pour les piétons, et qui n'indique pas un bien grand souci, chez l'édilité, de la vie ni de l'hygiène de ses concitoyens.

Il est bien vrai que les rues sont larges,

les avenues spacieuses, les trottoirs assez vastes, mais il arrive toujours un moment où l'on est obligé de les traverser et alors il faudrait être monté sur des échasses ou muni de bottes d'égoutier pour aller d'un côté de la rue à l'autre. C'est aussi ce que font les habitants de New-York quand il pleut, et sans exhaler une plainte probablement, puisqu'on n'apporte aucun remède à ce déplorable état de choses.

Ici, du reste, tout semble sacrifié aux affaires : *Time is money, business are business*, il n'y a pas à sortir de là. Tout le reste n'est que détail à côté des besoins pratiques des affaires. On leur sacrifie sans scrupule, tout ce qui est élégance ou art. C'est ainsi que dans les rues les plus aristocratiques, où foisonnent les plus beaux magasins, se dressent à perte de vue des poteaux télégraphiques en sapin brut, dont on a pris à peine le soin d'enlever l'écorce. Si encore les fils conducteurs étaient posés comme chez nous le long

du poteau, les uns au-dessus des autres, cela ferait peut-être moins mauvais effet; mais ils sont placés en travers sur des chevrons disposés en croix. En outre, comme le télégraphe est exploité par l'industrie privée, et comme il y a plusieurs compagnies rivales, ces fils se croisent, si drus et si serrés, que l'œil le plus clairvoyant ne serait pas capable de les compter. En approchant des quais et des quartiers commerçants, ils sont en si grandes quantités qu'ils interceptent littéralement la lumière et que je défierais un désespéré, qui voudrait se jeter par la fenêtre, d'arriver jamais jusqu'à terre.

Les rues, d'ailleurs, appartiennent plutôt aux tramways, aux omnibus, aux voitures de charge, qu'aux piétons. Comme elles sont à peu près impraticables pour les voitures suspendues, comme les voitures de place sont rares et coûtent fort cher (un dollar l'heure, les plus ordinaires), les habitants se transportent d'un bout de la ville à l'autre au moyen

des tramways, des omnibus ou des *elevated*.

Ce sont des chemins de fer, élevés à une hauteur de six mètres environ au-dessus du sol, qui traversent les rues, les avenues, contournent les coins, rasent les maisons, dont les trains se succèdent toutes les cinq minutes, pendant le jour, et toutes les demi-heures, pendant la nuit.

Sous ces chemins de fer, soutenus par des poteaux et des traverses de bois, c'est un épouvantable fracas de trains qui passent, de tramways, d'omnibus, de camions. Sifflets de locomotives, cris de charretiers, imprécations du passant, tout cela forme un vacarme assourdissant qui ressemble fort à un tremblement de terre, mais au milieu duquel l'Américain est dans son véritable élément.

Notre première visite a été naturellement pour la Poste, qu'on nous avait beaucoup vantée. C'est l'éternel immense monument sans style, toujours en pierre grise et maus-

sade, qui abonde dans le pays. Comme à Montréal, nous apercevons une foule de petits casiers numérotés à l'usage des commerçants. Nous trouvons plus commode chez nous de nous faire apporter nos lettres à domicile, mais ici, ou bien l'organisation du service est défectueuse, ou bien les négociants, connaissant les heures des courriers, ne perdent pas de temps à attendre et trouvent cet usage plus pratique, puisque dans toutes les villes du Canada ou des États-Unis nous avons vu suivre les mêmes errements.

Nous espérions tous trouver, poste restante, les lettres qu'on avait promis de nous envoyer; nous nous sommes présentés à un guichet spécial; nous avons adressé nos réclamations à un employé qui parle français, avec nos cartes de visite à l'appui: il nous a dit qu'il n'y avait rien à notre nom. Quatre fois nous avons renouvelé cette tentative pendant notre séjour à New-York, quatre fois on nous a fait la même réponse. Pourtant,

depuis que nous sommes de retour à Paris, nous savons pertinemment qu'on nous a écrit. Que sont devenues nos lettres?... Je l'ignore, mais je suis autorisé à en conclure que le service est très mal fait.

Maintenant parlons un peu des hôtels et finissons-en d'un coup avec la tradition des fameux hôtels américains, à côté desquels, dit-on, les nôtres sont des enfantillages. On nous en avait fait de si pompeux récits que nous nous attendions à des merveilles de splendeur, de commodité et d'étendue. Or, il est bien vrai qu'ils sont grands, mais ils ne sont tout bonnement que d'immenses casernes.

Le goût avec lequel ils sont décorés fait réellement hausser les épaules de pitié. Le Lincrusta-Walton, les pâtes, les compositions les plus étranges, le papier le plus ordinaire, en font tous les frais. Rassurez-vous donc, provinciaux et Parisiens : aucun de ces hôtels, je vous le garantis, n'approche du *Grand-*

Hôtel, du *Continental*, ni même de l'*Hôtel du Louvre*, quoique le magasin de nouveautés qui s'en est emparé l'ait réduit à presque rien. Et je ne fais pas même d'exception pour l'*Hôtel Windsor*, de Montréal, qui est pourtant celui qui se rapproche le plus des nôtres.

En revanche, dans les hôtels américains, on fait une bien plus large part que chez nous à tout ce qui est utile et pratique, à tout ce qui facilite la vie, la rapidité des communications et des transactions commerciales. Salles à manger, salles de lunch, coiffeur, bureau de tabac, bars, salons de lecture, salons de correspondance, salons de conversation, vestibules énormes, bureau de poste, bureau télégraphique, téléphone, billets pour toutes les directions en chemin de fer ou en bateau, vous avez tout sous la main sans quitter l'hôtel; vous prenez votre billet pour Paris, pour Londres, pour Saint-Pétersbourg pour... le bout du monde, si vous voulez. Nous n'en sommes pas encore là, il faut bien

en convenir. C'est donc bien difficile à réaliser?

Avouons aussi que New-York est admirablement percée, que la circulation y est facile et qu'à moins de ne pas savoir lire, il est impossible, même à un étranger, de ne pas retrouver son chemin le plus aisément du monde et sans être obligé de recourir à personne.

En effet, la ville, à partir du confluent de l'Hudson et de l'Est-River, forme une sorte de triangle, à la pointe duquel toutes les avenues sont perpendiculaires et toutes les rues sont transversales, dans la direction de l'Est à l'Ouest. Or ni les rues ni les avenues ne portent de nom; elles se succèdent par numéros. Si donc, vous habitez, par exemple, la 5e avenue, dans le pâté de maisons compris entre la 23e et la 24e rue, vous n'avez qu'à suivre la rue ou l'avenue dans laquelle vous êtes engagé, jusqu'à ce que vous trouviez, soit votre 5e avenue, soit votre 23e rue, et,

comme à chaque bec de gaz qui forme l'angle de croisement de toutes les voies, ces numéros sont écrits très lisiblement le jour et la nuit, vous arrivez presque malgré vous à l'endroit que vous habitez.

Les rues sont larges, les avenues sont grandes, les trottoirs sont beaux (quand ils sont en bon état), je l'ai déjà dit, et, malgré cela, New-York est une ville maussade et triste, par cette raison qu'elle a trop emprunté aux Anglais et que, aux environs de Broodway, par exemple, elle ressemble aux beaux quartiers de Londres d'une façon calamiteuse. La manière de vivre des Américains est en outre absolument anglaise, de sorte que, le soir, en dépit des aveuglants rayons de lumière électrique qui l'inondent. New-York reste toujours une ville sombre et morte.

Pas un magasin n'est ouvert aussitôt que la nuit arrive, pas une autre lueur que celle des becs de gaz n'illumine la façade téné-

breuse des gigantesques maisons de six, huit et dix étages, construites en briques ou en pierre grise, qui dessinent sur la brume du ciel terne leurs lourdes et massives silhouettes.

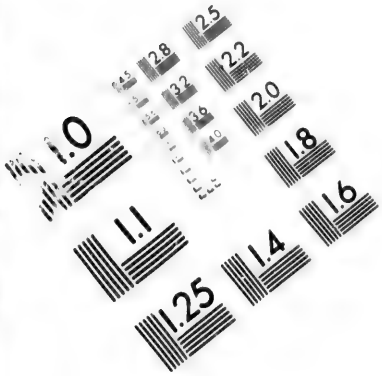
Et ce ne sont pas les innombrables églises qu'on rencontre tous les cent pas qui éclairent cette obscurité lugubre, qui réveillent ce silence glacial. Elles aussi, ne sont, hélas! que des masses de pierre superposées, variant du plein cintre au gothique de Walter Scott, et dont aucune sculpture n'adoucit les angles aigus ou n'accompagne les flèches rigides.

Non, ne cherchez pas l'art ici, vous ne le trouverez nulle part. C'est bien assez d'avoir entassé tant de pierres! S'il avait fallu les sculpter, on y travaillerait encore et ce serait du temps perdu. *Time is money*, c'est ici un refrain que le moindre objet crie à vos oreilles.

Dans ce tas de maisons anglaises, conformément retranchées derrière des petites

grilles à hauteur d'appui et dont elles sont séparées par des petits gazons grands comme les deux mains, je n'ai trouvé qu'une construction potable, qui eût une forme, un aspect élégant et qui rappelât franchement le style Renaissance. Autant que je m'en souvienne. elle est située dans la 4e avenue, dans la direction de *Central Park;* elle est construite en pierre de taille blanche, ce qui est déjà une rareté, n'est pas complètement terminée et appartient, m'assure-t-on, à M. Van der Bitt, qui en a fait dresser le plan par un architecte français.

Certes, il peut paraître extraordinaire qu'après avoir traversé une si grande ville tant de fois et dans tous les sens, je n'aie rencontré qu'une maison qui ait attiré mes regards ; mais cela est l'exacte vérité. De même, je voudrais bien pouvoir citer un monument, une œuvre d'art quelconque, dignes d'éloges ou seulement d'attention, mais j'ai eu beau chercher, je n'ai rien vu.



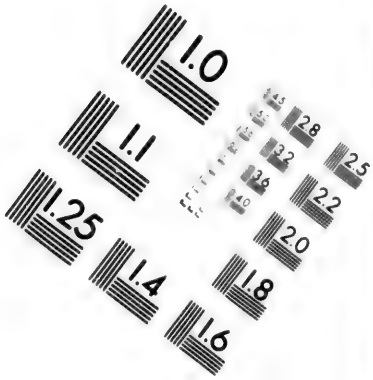
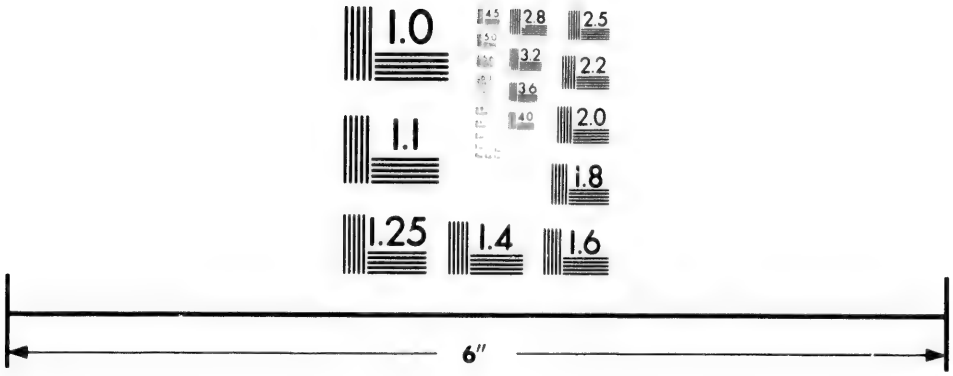
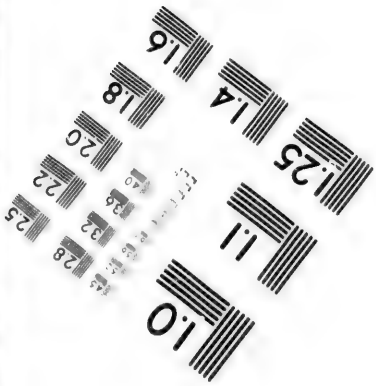
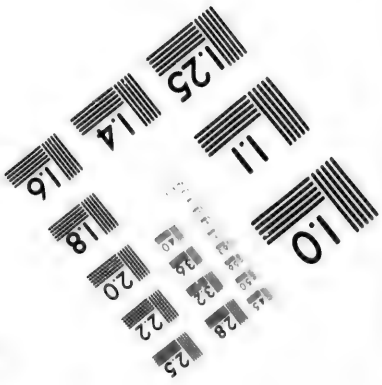


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)







Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

Il ne manque pourtant pas de statues dans les squares. Les États-Unis ont aussi de grands citoyens, auxquels ils ont voulu faire l'honneur du bronze, mais quels grotesques que ces bourgeois en redingote! Quelle raideur désespérante dans l'attitude de ces généraux! Pas un souffle d'air ne passe dans ces vêtements rigides et disgracieux, pas un sentiment de vie ne les anime. Et sur quels horribles piédestaux de pierre grise tout cela est monté! Quelles lignes! Quelle architecture baroque! Ah çà! est-ce que vraiment ils s'imaginent avoir produit quelque chose? Je ne puis pas le croire.

Cette raideur se retrouve d'ailleurs chez les Américains jusque dans leur manière de vivre. Ils sont convaincus qu'ils ont secoué le joug de l'Angleterre et conquis leur indépendance. Politiquement, c'est vrai; moralement, c'est faux. Anglais ils sont nés, Anglais ils sont restés. De leur origine ils ont gardé une ineffaçable empreinte, comme ils en ont

conservé les mœurs et la religion. Le puritanisme les a envahis et les tient encore, au point qu'ils sacrifient leur bien-être et leurs commodités à ses hypocrites exigences. Le *shocking* est maître absolu chez eux et les mène par le bout du nez.

Dans les gares de chemins de fer même, où l'on entre absolument comme les ânes au moulin, il y a un bureau de billets pour les hommes et un autre pour les femmes; à bord des ferry-boats, qui transportent d'une rive à l'autre les voitures et les passagers, il y a le côté des hommes et le côté des femmes. Enfin, dans les hôtels, une femme ne peut pas, sans blesser les lois de la bienséance, pénétrer par la même porte que les hommes; l'entrée du hall, ou salle commune, lui est sévèrement interdite. C'est par une sorte de porte basse et d'escalier dérobé qu'elle entre et sort.

Dans la vie publique, la femme non plus ne paraît pas, n'existe pas. Dans les restau-

rants, dans les *oyster-house*, dans les bars, qui sont à peu près ici l'équivalant de nos cafés, il n'y a pas de dames de comptoir. Des hommes! des hommes partout! toujours des hommes!

Dans l'intérieur des hôtels et des maisons, cette ridicule exagération de la fausse pudeur se reproduit à chaque pas. N'espérez pas y rencontrer, sous aucune forme, ce meuble de propreté intime qui figure dans tous les cabinets de toilette. Non, sa forme spéciale désigne trop clairement l'usage auquel il est destiné, et cela n'est pas admissible. En revanche, ils ont des baignoires dans lesquelles on est obligé d'entrer tout nu. Ce n'est assurément ni plus moral ni plus commode, mais la baignoire n'est pas si *shocking*, parce qu'elle est d'un usage moins restreint et moins défini. Et c'est avec des leurres semblables qu'ils rassurent leur conscience!

Or, remarquez-le bien, ils ne peuvent géné-

ralement pas suppléer à la baignoire ou au meuble auquel j'ai fait allusion par la cuvette. Dans les hôtels et dans les neuf dixièmes des intérieurs les plus confortables, la toilette est un meuble machiné, qui amène l'eau par un robinet au-dessus d'une cuvette immobile, encastrée dans le marbre, qui se vide au moyen d'un bouton, ou d'un simple bouchon métallique attaché à une chaînette. Il n'y a donc pas moyen de déplacer cette cuvette, de sorte que dans certains cas, sur lesquels je n'ai pas besoin d'insister, il faut recourir à la baignoire ou... s'en passer.

A côté de ces puérilités de forme, ils ont des sans-façons qui bouleversent toutes nos idées de propreté. N'ayant pas de cafés, ils ont des bars. Dans quelques-uns il est permis de s'asseoir, mais dans la plupart des autres on consomme debout, devant un comptoir plus ou moins riche. Je ne crois pas nécessaire d'ajouter que, dans ces bars encore, les femmes ne sont pas admises. A peine

ont-elles accès dans les magasins de pâtisserie ou de confiserie. Encore n'est-ce pas reçu dans la bonne société. Les hommes seuls entrent donc dans les bars et ne se privent pas d'y aller fréquemment.

Devant ces comptoirs, défile, par conséquent, toute la journée, une foule de gentlemen, très corrects de tenue et paraissant appartenir au meilleur monde. Ils ingurgitent des *sherry-coblers*, *visky-coblers*, *coktels*, *claret-cup*, *champain-cup*, etc., etc. — toutes ces boissons américaines, en un mot, qui sont excellentes et qu'ils fabriquent avec beaucoup de soin et d'habileté; — mais pour avaler ces boissons exquises, ils se poissent naturellement les doigts et les moustaches. Au premier abord, il paraît tout simple de tirer son mouchoir de sa poche pour s'essuyer. Cette idée-là ne leur est pourtant pas venue. Tout le long du comptoir pendent des serviettes, avec lesquelles, les uns après les autres, tous ces corrects gentlemen s'es-

suient la bouche et les mains avec le plus imperturbable sang-froid. Et qui sait? Si ces lignes tombent sous les yeux d'un Yankee, il se demandera peut-être ce que je trouve d'extraordinaire dans cette coutume!

Toujours en vertu du même puritanisme, dans les rues ou les avenues irréprochablement alignées, vous n'apercevrez pas la plus petite colonne indispensable; ni le moindre cabinet de toilette dans les squares.

Pour ces gens-là, il est évidemment scandaleux de traduire en public les infirmités de la nature humaine. Je conviens que c'est fort triste, mais comme, bon gré mal gré, il faut compter avec elles, il y a des cas où cette stupide sévérité doit avoir de bien funestes résultats.

En effet, se déplacer, rentrer chez soi, n'est pas chose facile à New-York. S'il y a quelques voitures de place très coûteuses, on n'en trouve guère que dans les beaux quartiers. Partout ailleurs, pour qui ne veut ou

ne peut pas marcher, il n'y a que les omnibus, les tramways, ou les *elevated*. Or, les trajets sont longs avec des appareils de locomotion qui s'arrêtent à chaque pas.

Il est vrai qu'il y en a beaucoup, qu'ils se suivent à très peu de distance, et qu'il n'est pas rare de voir sur la même ligne cinq ou six tramways à la file les uns des autres. Ces voitures ne ressemblent du reste en rien aux nôtres. Ce ne sont pas ces immenses engins, à deux étages de voyageurs, que nous avons jetés sur la voie publique, et qui sont, en dépit ou à cause même de leur masse, un danger perpétuel pour la circulation. Non, ce sont d'honnêtes petites voitures, contenant dix ou douze personnes, qui vont leur petit bonhomme de chemin sans pédales ni sans musique.

Les tramways sont d'une simplicité antique. Quant aux omnibus, ils offrent une particularité assez bizarre, qui nous avait frappés déjà au Canada, et qui provoque également

notre surprise à New-York. Tous, sans exception, affectent la forme du Louis XV le plus rococo, et tous sont peints en blanc. La caisse, relevée par des ornements du même style, très grossièrement dessinés en couleur jaune qui voudrait ressembler à de l'or, est invariablement ornée d'un sujet quelconque, ressemblant vaguement à ces médaillons en vernis Martin, qui décorent les meubles français de la dernière moitié du XVIIIe siècle. Ce ne serait peut-être pas trop laid, si les barbouilleurs du crû n'avaient donné trop librement carrière à leurs fantaisies de mauvais goût.

Les théâtres ou autres établissements de plaisir ne foisonnent pas en Amérique. A New-York même, il y en a fort peu et je ne crois pas que leur Opéra prétende rivaliser comme monument, comme salle, comme décoration, avec aucun des nôtres. La plupart de ces théâtres étaient fermés d'ailleurs à cette époque de l'année. En outre, comme il

faisait de 36 à 38 degrés de chaleur, nous n'avions guère envie de nous jeter dans cette fournaise. Cependant le désœuvrement et la curiosité nous ont conduits certain soir dans un théâtre-casino, situé dans la 39me rue.

Jamais salle plus baroque ne nous était apparue. Construite dans ce goût moyen âge dont *Ivanhoë* et *Quentin Durward* ont ressuscité la mode en Angleterre, cette salle de carton-pâte, avec ses avant-scènes en forme de tourelles gothiques, est affreuse à tous les points de vue.

On y jouait une sorte d'opérette intitulée *Falka*, à laquelle je n'ai pas compris grand'chose — et j'estime que c'est fort heureux pour moi. L'action se passait en Hongrie, au XVIIIe siècle, affirmait le programme. C'était un excellent prétexte pour affubler de maillots et de collants une foule de petites femmes, recrutées tout comme chez nous parmi celles que la nature a le mieux pourvues.

Les décors étaient assez soignés, mais d'une nuance bleu fade et argenté, qui n'avait rien de commun avec les tons ordinaires du paysage. Les femmes étaient vêtues de costumes composés de maillots rouges avec des bottines et des vestes blanches extraordinairement ajustées (il paraît qu'au théâtre le déshabillé n'est pas *shocking*), et représentaient des petits soldats hongrois, qui manœuvraient dans tous les sens, afin de se bien montrer sous toutes les faces.

Le chant laissait extraordinairement à désirer sous le rapport de la justesse. Les sons avaient en outre ce ton nazillard et guttural qui caractérise l'accent américain. Quant à la musique, c'était une sorte de pot pourri, une réminiscence perpétuelle de nos opérettes les plus en vogue — une de ces *adaptations* en un mot, à l'aide desquelles les Anglais (et les Américains, je le vois aussi) nous pillent sans vergogne pour ne point payer de droits d'auteur.

Malgré toutes ces imperfections, choquantes pour quiconque a la moindre habitude du théâtre, le public applaudissait à tout casser et faisait outrageusement bisser les morceaux qui lui plaisaient.

A 11 heures, la toile était tombée. Nous croyions que tout était terminé et nous nous disposions à regagner notre hôtel, lorsque nous voyons la foule se précipiter vers une tour, par les fenêtres de laquelle se profilaient les spirales d'un escalier. Nous suivons docilement le flot de cette marée humaine, nous montons quatre ou cinq étages et nous arrivons au faîte de la maison. Quelle est notre stupéfaction en découvrant une immense plate-forme parquetée, éclairée par des gerbes de lumière, entourée de girandoles, de pendeloques en verres de toutes les couleurs, avec des fleurs, des arbustes, des tables et des bancs !

C'était un jardin suspendu, dans lequel douze ou quinze cents hommes et femmes

savouraient, pêle mêle cette fois et souvent de très près, du thé, de la bière, des boissons glacées, tandis qu'un orchestre très imparfait, caché dans une espèce de temple grec, exécutait (c'est bien le mot) les œuvres des maîtres français ou italiens. Pour peu que l'on eût dansé, on aurait pu se croire dans un coin du feu Jardin Mabille ou du Château des Fleurs.

Pour compléter l'illusion, hommes et femmes s'accouplaient et disparaissaient, en échangeant de tendres œillades ou des étreintes significatives. C'était tout ce qu'il y avait de plus *shocking*, je vous le garantis, et cela donnait enfin le démenti que j'attendais depuis si longtemps à l'hypocrite pruderie contre laquelle je me heurtais à chaque pas et dont je n'étais pas dupe.

Ce n'était rien encore à côté des surprises que la fin de cette intéressante soirée nous ménageait. Nous suivions distraitement Broodway pour rentrer chez nous, quand, à

droite et à gauche, dans les rues adjacentes, nous entendons des cris, des chants, de la musique, les accents mélodieux de plusieurs pianos...

Curieusement nous écoutons, nous approchons, nous jetons un coup d'œil indiscret à travers les portes entre-bâillées et, résolument, nous entrons... au petit bonheur.

C'est une salle qui peut avoir quatre mètres de large sur cinq de long. A gauche, un comptoir tenu par un homme; tout autour de la salle, des tables de marbre blanc et, devant chaque table, une, deux, ou trois femmes, à qui il n'y a pas besoin de demander ce qu'elles sont. Au fond, trône une matrone de quarante-cinq ans, énorme, graisseuse, rouge et bouffie, coiffée d'un chapeau à fleurs, sous le poids duquel elle sue à grosses gouttes. Au bout, à gauche encore, presque en face de la porte d'entrée, un piano, devant lequel un jeune virtuose s'escrime péniblement à gagner son cachet.

Nous demandons à boire, nous faisons largesse à nos voisines et nous apprenons que nous sommes chez la mère *Tape-Dur*. Les malheureuses qui sont là viennent y chercher fortune et s'arrangent, je ne sais comment, avec la maîtresse de l'établissement. Elles sont si laides, si vieilles, si repoussantes, si mal attifées, que nous nous hâtons de quitter la place, quoique la mère Tape-Dur, qui m'a l'air de connaître son monde, nous propose de faire venir des *dames* françaises. Et avec quel sourire!...

Nous entrons dans un établissement voisin, conçu dans un autre ordre d'idées. La salle est beaucoup plus grande. Sur une petite scène placée dans l'encoignure, chanteurs et danseurs se livrent à des acrobaties pitoyables et peu variées. C'est donc une façon de café-concert, devant les tables duquel sont assis les consommateurs. Au milieu d'eux, ou à côté d'eux, circulent ou prennent place des femmes un peu moins repoussantes que

celles de la mère Tape-Dur, mais sur lesquelles il faut avoir une furieuse faim et un fameux appétit pour se jeter.

Le voilà donc, le puritanisme américain ! Dans son plus beau quartier, côte à côte avec les hôtels des plus riches négociants, en plein Broodway, je le trouve en flagrant délit de turpitudes, souillé d'ignobles repaires, envahi par la plus abjecte prostitution ! Chez nous la police du moins surveille ces bouges. A New-York, elle est obligée de ne pas les voir pour ne pas les fermer, puisqu'elle ne les autorise pas. Lequel des deux systèmes est le meilleur et le moins dangereux ? Ce n'est pas difficile à résoudre.

Nous n'avons pas jugé nécessaire de pénétrer dans tous les autres repaires qui avoisinaient les deux premiers. C'est dans un *oyster-house* de la 24me rue que nous avons achevé cette singulière étude de mœurs. Ainsi que son nom l'indique, l'*oyster-house* est une maison où l'on mange des huîtres, qui ne

sont pas des huîtres mais tout bonnement des palourdes. Or, entre les palourdes et les huîtres, il y a la même différence qu'entre un gigot de chien et un quartier de chevreuil. Quoi qu'il en soit, en prenant place devant la table qu'on nous indique, nous constatons que la *société* est un peu moins mêlée que chez la mère Tape-Dur ou les autres bars d'alentour. Les hommes y ont une meilleure tenue, les femmes sont un peu plus jeunes et mieux soignées ; mais elles ont toutes des toilettes impossibles et ressemblent sans aucune exagération à des singes habillés ou à des chiens savants. Quant à leur industrie, elle est la même ici que là-bas — à part la question de prix, très probablement.

Ce qui paraît encore étrange à New-York, c'est que cette immense quantité de bars ou de restaurants n'envahit sur aucun point la voie publique. Aucun de ces établissements, et je parle des plus huppés, n'a sur le trot-

toir une seule rangée de tables. Impossible, comme à Paris de prendre son absinthe ou son café en regardant passer la foule. Ce serait sans doute par trop *shocking*, puisque ce n'est pas toléré. Et ce n'est pas cette interdiction, vous le pensez bien, qui est faite pour ressusciter cette ville morte — le soir surtout !

De même, il m'a semblé non moins étrange de ne rencontrer dans la rue ni soldat ni chien.

Je savais bien qu'il n'y avait aux États-Unis qu'une armée très restreinte, mais je ne m'attendais guère à n'en apercevoir d'autre échantillon qu'un zouave, vêtu d'un pantalon jaune orange de l'effet le plus pittoresque. Où donc se tient-elle cette armée? Ce ne sont pourtant pas les forts dont la ville est entourée qui absorbent une grande quantité de soldats, car ses fortifications sont dérisoires et, telles qu'elles sont, ne servent absolument à rien.

Quant à la proscription qui pèse nécessai-
ement sur la race canine, elle n'est expli-
able que par la lourdeur excessive de l'im-
ot dont on frappe vraisemblablement ces
auvres bêtes. J'avoue n'avoir pas poussé
'amour de l'exactitude jusqu'à m'assurer
'un fait, qui ne m'intéressait après tout que
ès accessoirement.

On comprendra sans peine maintenant
u'en dehors des quartiers commerçants et
e l'heure des affaires, avec une disette aussi
rande de voitures de luxe, de promeneurs,
e flâneurs, l'uniformité du costume, l'inexo-
ble alignement de ses maisons som-
res, New-York soit une ville d'une mono-
nie désolante. C'est pis encore à cette
oque de l'année où les riches familles s'en
nt à la campagne et aux bains de mer, ou
en font le voyage de l'Europe, *afin de réa-
ser des économies.*

La vie est, en effet, horriblement chère à
ew-York ; le dollar y est à peu près l'unité

courante. L'or et l'argent y sont en out d'une rareté excessive. Ici c'est le papi qui règne en maître. Tout se paie en papie ou plutôt en chiffons, car les billets de banqu sont d'une saleté repoussante, et il est vérita blement répugnant de les toucher pour e faire usage. Or mettre la main à la poc n'est pas une sinécure dans ce pays-là! chaque instant, il faut palper et repalper c loques infectes, qu'une crasse graisseuse f adhérer l'une à l'autre.

Je ne puis pas me consoler à l'idée q l'on m'a pris cinquante francs pour me cha ger un beau billet de mille francs, tout ne contre cette monnaie de chiffonnier. J'insi terai donc encore une fois sur la nécessité d se pourvoir de dollars quand on veut ven en Amérique, de même que je conseiller au voyageur de se tenir en garde contre l aubergistes américains.

Après avoir pris des renseignements min tieux, nous étions descendus à New-Yo

dans un hôtel de la 5me avenue, que je ne veux pas désigner plus clairement. Il était purement américain, m'avait-on assuré, et devait, par cela même, offrir à notre curiosité un sujet d'études intéressant. Nous arrivons tous les six, nous demandons des chambres et nous nous informons des prix. On nous répond que notre dépense totale sera de 32 dollars par jour, c'est-à-dire environ 30 francs par personne.

On nous désigne alors des chambres, dont deux vraiment inacceptables, donnant sur une cour étroite et sombre comme un puits. J'étais un de ceux à qui ce lot était échu. Je m'insurge, je déclare que je n'habiterai jamais un réduit semblable; le garçon descend, va consulter son maître et revient, au bout de dix minutes, m'apportant la clef de deux chambres plus convenables, mais situées au même étage.

Comme nous devions rester quelques jours à New-York pour y attendre l'arrivée de la

Nubienne, nous nous installons et nous cherchons à régler notre vie sur nos habitudes françaises, c'est-à-dire à prendre nos repas aux heures ordinaires. Ce n'était pas de luxe, je vous le jure, car la cuisine américaine, jointe au bouleversement qu'elle apportait dans les heures du déjeuner et du dîner, nous avait complètement détraqué l'estomac. Malheureusement, ou plutôt très heureusement, comme vous allez le voir, nous n'avons pas pu atteindre ce résultat. L'heure à laquelle nous prétendions déjeuner ou dîner était toujours l'heure du lunch, c'est-à-dire où il n'y a rien à manger !

Le lendemain nous prenons le parti de quitter cette maison inhospitalière pour aller à l'hôtel Brunswick, où nous le savions d'avance, nous pouvions vivre à la française, et où nous n'avions pas voulu descendre tout d'abord par amour de la couleur locale, Nous demandons notre note, on nous la donne. Au lieu de 33 dollars dont nous

tions convenus la veille, elle se montait à 52 dollars! Pour ma part, cette journée et cette nuit me coûtaient 11 dollars! (55 francs). Encore, sur les réclamations énergiques que nous lui adressions, l'aubergiste, prétendait-il, nous avait fait de grandes concessions parce que nous étions nombreux. Je le crois bien! Tout ce que nous avions pris à l'heure du lunch nous était compté comme supplément, ainsi que les chambres que nous occupions, après avoir refusé les nids à rats dans lesquels on avait voulu nous faire entrer!

Donc, messieurs les touristes, ouvrez l'œil quand vous allez en Amérique et sachez que « la bonne foi punique » n'était rien à côté de celle du Yankee. Il paraît, du reste, qu'il en est de même dans toutes les transactions. La parole donnée n'a pas cours en Amérique et, tant qu'un contrat ou un marché n'est pas signé, c'est comme s'il n'y avait rien de fait. Surtout ne vous avisez pas d'amener le moindre roquet avec vous dans un pays, qui

n'a décidément aucune sympathie pour ce ami de l'homme, car il vous en coûterait un *dollar* par jour pour avoir le droit de le garder auprès de vous.

C'est écrit en toutes lettres sur l'avis imprimé qui est cloué sur la porte de la chambre.

Quoique ce ne fût pas cette raison qui eût décidé notre départ, puisque nous n'avions pas de chien, le soir même nous couchions à l'hôtel Brunswick.

La vie y est également chère, cela va sans dire, puisqu'elle l'est partout, mais vous jouissez d'une liberté complète. Votre chambre vous coûtera de 2 à 5 dollars par jour, mais vous pouvez aller prendre vos repas où bon vous semble, de même que vous pouvez vous mettre à table à l'heure qu'il vous convient. La cuisine y est française et assez bonne; on y parle français, on y est complaisant : c'est dire que vous y retrouvez l'indépendance à laquelle vous êtes habitué. Enfin on ne vous fait payer rien de plus que ce qui est

athie pour ce
n coûterait u
roit de le gar-

ur l'avis impri
de la chambre
raison qui e
nous n'avion
nous couchion

re, cela va sa
t, mais vous
.Votre chamb
par jour, ma
s repas où b
us pouvez vo
vous convien
ssez bonne; o
plaisant : c'e
l'indépendanc
. Enfin on n
que ce qui e

convenu ; c'est un détail qui a bien sa valeur.

Nous n'avions donc pas perdu au change — surtout au point de vue du service. Ah! le service des Américains... Je vais tâcher de vous en donner une idée.

En vous asseyant dans la salle à manger, qui est propre dans les grands hôtels et dont le linge même ne laisse rien à désirer, vous priez le garçon de vous apporter à déjeuner ou à dîner. Il disparaît pendant dix minutes environ, puis il revient, chargé d'un plateau, sur lequel sont posés tous les mets dont le repas est composé. Il les aligne sur la nappe devant vous. Alors, avec un empressement des plus louables, il vous les offre tous, les uns après les autres, sans que l'idée lui vienne jamais de vous changer d'assiette. C'est dans la même auge qu'il vous fait manger des œufs, de la viande froide, de la viande chaude, du ragoût, des petits pois, des haricots verts, de la salade. A l'entremets seulement, le garçon se fend d'une seconde assiette.

L'Américain ne bronche pas et trouve cela tout naturel. Quant à nous, qui avions l'originalité de vouloir changer d'assiettes et d'en demander, nous étions pour le garçon un sujet de très naïve stupéfaction.

Vous le voyez, en Amérique, il ne faut pas être difficile. On mange beaucoup, mais on ne sait pas manger. Si l'on vous sert du roast-beef, il est toujours accompagné de deux ou trois légumes : petits pois, haricots verts, pommes de terre en purée, que l'on place autour de votre assiette dans des raviers ou, si vous aimez mieux, dans des plats à hors-d'œuvres. Ces légumes sont cuits à l'eau et rarement assaisonnés. Les petits pois sont énormes, et quant aux pommes de terre, elles sont détestables. Au lieu d'être farineuses et d'une blancheur de crème, comme les nôtres, elles sont aqueuses et transparentes comme la stéarine.

Le jambon et le bœuf sont excellents, mais le mouton est trop gras et a un goût de

suint très prononcé; le veau est ferme et rouge, le poulet maigre et coriace, l'huile est détestable. Le pain, sous toutes les formes et les noms qu'on lui donne, y compris le « pain français », est atrocement pétri et très mal cuit.

La boisson principale, c'est l'eau. En été, on la boit glacée. L'usage en est si répandu que partout, sur les bateaux à vapeur, dans chaque wagon de chemin de fer, il y a une fontaine d'eau glacée et un gobelet. Dès que vous vous mettez à table, la première chose que fait le garçon c'est de vous remplir un verre de glace et d'y verser de l'eau ; dès que vous entrez dans une chambre d'hôtel, on vous apporte un pot d'eau bondé de glace ; si vous sonnez, avant même de savoir ce que vous allez demander, le garçon arrive avec un pot d'eau glacée.

Il se fait également en mangeant une énorme consommation de lait. Quelques-uns boivent du thé, quelques autres, mais ils

sont rares, boivent de la bière anglaise qui, naturellement, est assez chère. Quant au vin, ou plutôt au claret — car pour les Américains, tout ce qui est vin rouge est claret — ils en boivent fort peu, le servent dans des petits verres et n'y mettent jamais d'eau. Les gens riches boivent quelquefois du champagne, mais sagement, car il coûte également cher.

Les fruits sont assez beaux, mais n'ont pas grande saveur: les cerises sont superbes; les fraises, très foncées, grosses comme la fraise anglaise, n'ont pas grand parfum. Les pêches et les abricots sont durs. Je ne connais pas leur cours ordinaire, mais nous avons payé les pêches six francs et je vous assure qu'elles ne valaient pas l'argent! L'ananas et les bananes sont les seuls fruits que l'on puisse se procurer à bon compte. L'ananas est exquis et coûte de quinze à vingt-cinq cents (sous) la pièce, suivant sa grosseur. Les bananes sont ici aussi com-

munes que le sont chez nous les pommes au mois de novembre. Les plus pauvres gens en mangent dans les rues sans aucune réserve. Quant à moi, je trouve que la banane ressemble à un bâton de cosmétique; je n'en ai donc jamais fait une grande consommation, pas même en beignets frits, ce qui est pourtant la moins mauvaise façon de les manger. Par exemple, je me suis rattrapé sur les ananas. Ce que nous en avons avalé pendant notre traversée de retour est honteux à dire!

Puisque je parle cuisine et restaurant, je ne puis passer sous silence deux établissements de premier ordre que j'ai trouvés à New-York et qui m'ont amplement dédommagé de tout ce que mon estomac avait souffert pendant le voyage. Je veux parler de Delmonico et d'Hoffmann.

Delmonico, je n'ai pas besoin de vous l'apprendre, est un restaurant français, situé dans la 5me avenue, au coin de Broodway, en face

de Madison Square. Les salles y sont spacieuses et bien aérées; le linge, la vaisselle et les cristaux y sont honorables, le couvert parfaitement mis. Non seulement la plupart des maîtres d'hôtel et des garçons y parlent français, mais encore la cuisine y est aussi française, tout en s'appropriant certains mets créoles de haute saveur, que nos grands restaurants de Paris ont, du reste, depuis longtemps adoptés.

On y mange admirablement, aussi bien, si ce n'est mieux, qu'au café Anglais ou à la maison Dorée, et à un prix qui n'a relativement rien d'excessif. Je n'adresserai à cet établissement hors ligne qu'un reproche : il est relatif au service. Non pas que l'on y mange, comme ailleurs, tous les mets dans la même assiette; mais le sans-gêne américain a un peu déteint sur le service. Ainsi quand on sert le café, au lieu de faire table rase, on laisse inconsciemment sur la nappe tout ce qui s'y trouve : bouteilles vides

carafes, huiliers, et jusqu'aux bols de cristal dans lequel vous venez de vous tremper les doigts.

Le café n'est d'ailleurs pas d'une consommation courante en Amérique. Dans tous les hôtels où nous en avons demandé, on nous a servi des infusions de café, comme on sert une infusion de thé ou de toute autre tisane.

Quant à la décoration intérieure du restaurant Delmonico, elle est horrible — comme tout ce qui se fait ici. Depuis le plafond, qui ressemble à une carte d'échantillonnage de papiers peints, de Lincrusta-Walton, de compositions bizarres, jusqu'aux mesquins rideaux de mousseline blanche qui pendent le long des hautes fenêtres sous des lambrequins étriqués, tout est d'un goût abominable. La cuisine seule y est exquise, cela sauve tout.

Hoffmann, lui, est moins un restaurant qu'un bar, mais c'est un bar de haut vol, vous allez en juger. Il a voulu faire de l'art et,

il faut lui rendre cette justice, il a fait pour y arriver tout ce qu'il était humainement possible de faire dans le milieu au sein duquel il se trouvait.

Une fort belle tapisserie d'Aubusson, commandée par Napoléon III, et qui représente l'entrée du port de Marseille avec la vue du château du Pharo, y occupe la plus grande place. Ensuite viennent, parmi d'autres œuvres qui ne sont pas sans mérite : un groupe en bronze de *Pan et Bacchante*, par Clésinger, une *Ève* en marbre blanc, par Ball, un tableau *Nymphes et Satyres*, par Bouguereau, *la Vision de Faust*, par Faléro, également connu comme peintre de talent et comme yachtman enragé, un *Intérieur de Harem*, par Étienne, et un *Narcisse*, attribué au Corrège, de la plus grande beauté. Joignez à cette nomenclature un peu écourtée une pendule hollandaise, une pendule Boulle Louis XIV, des armes précieuses, des vases magnifiques, et vous conviendrez qu'il y a

largement de quoi égayer les yeux du consommateur.

Toute ces beautés, précieusement abritées contre la fumée du bar et les inconvenances des mouches — les tableaux par des glaces et les marbres par des voiles de gaze — sont très habilement mises en relief, le soir, par des réflecteurs dissimulés sous de larges bandeaux de velours vert à franges. Par malheur, là aussi, le détestable goût américain a intercalé des animaux empaillés, des perroquets en faïence et, aux angles du comptoir central, des petites lanternes en verres de couleur, qui jurent horriblement avec cet entourage artistique.

Il est vrai que nulle part, mieux que chez Hoffmann, on ne prépare les fameuses boissons américaines dont j'ai déjà si souvent parlé.

En cherchant bien et en ne comptant pas trop, il y aurait donc moyen de vivre à New-York, mais s'y promener n'est pas

facile. Ni les rues ni les avenues ne sont gaies, l'air qu'on y respire n'y est pas très pur ; l'énorme quantité d'usines amoncelées à Brooklyn répand sur la ville un nuage de fumée fort désagréable ; encaissés dans des maisons de six ou huit étages, les squares manquent d'air et sont mal fréquentés. Bien entendu, aucun d'eux n'approche à beaucoup près des Buttes-C' aumont ou du parc Monceaux. Si l'on veut respirer à l'aise et voir un coin de verdure, c'est au *Central-Park* qu'il faut aller.

Il est d'un accès facile, puisqu'il est situé au milieu de la ville, et à portée du beau quartier, mais ne vous attendez pas à trouver rien qui ressemble aux bois de Boulogne ou de Vincennes, avec leurs lacs, leurs rivières, leurs cascades, leurs cafés et leurs restaurants. Quand vous aurez pris une voiture à deux chevaux, qui vous fera payer trois dollars une promenade de deux heures, estimez-vous heureux, par les

soirées accablantes du pays, de humer un peu d'air frais sous les allées ombreuses que ce parc vous tient en réserve.

Aussi est-ce une promenade très à la mode et d'autant plus suivie qu'elle permet de passer la soirée sans trop d'efforts. Un restaurant y est installé et, quoiqu'il n'ait rien des élégances de *Madrid* ou du *Pavillon d'Ermenonville*, on peut y dîner en plein air, y prendre des glaces, et y savourer les inévitables boissons que l'on retrouve ici à tout instant.

Un autre parc du même genre existe aussi dans le voisinage de l'Amirauté et borde une partie de la rive gauche de l'Hudson, mais il est moins grand, sinon moins pittoresque. Il a surtout l'inconvénient d'être situé dans un quartier plus populeux, à une très petite distance du pont de Brooklyn.

Certes ce quartier, quoique moins aristocratique, n'est pas moins intéressant. Au contraire, c'est là seulement que vous pour-

rez admirer une des merveilles les plus extraordinaires qu'il soit possible d'imaginer.

Trop à l'étroit dans la presqu'île sur laquelle elle est bâtie, New-York a été forcée de se répandre au delà des deux rivières qui l'enserrent, et par conséquent, de multiplier les moyens de communication, pour rapprocher de la métropole, les usines, les chantiers, les chemins de fer dont elle est séparée.

Après avoir créé d'innombrables lignes de steamers, sur lesquelles je reviendrai tout à l'heure, l'Américain a trouvé ces moyens de locomotion insuffisants et à résolu de relier par un pont les deux rives de l'East River, de façon que Brooklyn, qui est le centre de toutes les industries, ne fût pas complètement isolé de la capitale.

Un proverbe dit : « Grattez le Russe, vous trouverez toujours le Cosaque. » Un autre devrait dire : « Grattez l'Américain, vous y trouverez toujours l'aventurier, » car s'il en

a l'origine et s'il n'en a pas encore dépouillé la sauvagerie, il en a conservé les audaces.

Le pont de Brooklyn en est un exemple frappant. Tout d'abord, pour lui donner la hauteur voulue, il a fallu construire de chaque côté de la rivière deux puissantes amorces, qui pénètrent assez avant dans la ville et dans Brooklyn et qui ne mesurent guère moins de 300 mètres chacune. Ces assises sont en pierre grise, fruste, et bâties avec une solidité telle qu'un bouleversement géologique pourrait seul en avoir raison. A l'extrémité de ce long viaduc, s'élèvent ensuite les quatre colonnes de granit, qui supportent les câbles de suspension d'une arche de pont qui n'a certainement pas moins de 4 ou 500 mètres de portée. Les deux câbles principaux, sur lesquels est suspendu le tablier par un nombre infini d'autres fils accessoires, sont plus gros que le corps d'un homme, mais s'amincissent tellement dans

l'immensité qui les entoure qu'on se demande comment ils ne fléchissent pas sous le poids formidable dont ils sont chargés.

En effet, tandis qu'au milieu du pont un passage de 5 mètres environ est réservé pour les piétons, on a ménagé, à droite et à gauche, un chemin pour les voitures et une voie pour le chemin de fer — en tout cinq voies différentes.

Sur la droite, en partant de New-York, passent les voitures et le train qui vont à Brooklyn; sur la gauche, les voitures et le train qui vont à New-York. Or le mouvement des voitures est considérable et incessant. Quant au chemin de fer, il ne s'arrête aux deux extrémités du pont que juste le temps nécessaire pour déposer et reprendre des voyageurs, car il ne va point au delà et ne circule qu'au moyen d'une corde sans fin, à laquelle une petite machine à vapeur fixe imprime un mouvement de rotation perpétuel.

Mais si le chemin des piétons et celui de

voitures est entièrement couvert en planches, il n'en est pas de même du chemin de fer. Pour ne pas charger le pont d'un poids inutile, on a posé les rails sur les traverses même du tablier, de sorte que, du wagon dans lequel on est assis, on voit couler l'eau sous ses pieds à une hauteur de 30 ou 40 mètres pour le moins.

C'est qu'il ne s'agissait pas seulement de faciliter les communications par terre, il fallait aussi ménager les communications par eau, qui ne sont ni moins nombreuses, ni moins essentielles. Il était nécessaire pour cela d'élever le tablier du pont à une hauteur suffisante pour que tous les bateaux pussent franchir l'obstacle sans démâter. Ce problème difficile a été victorieusement résolu.

On se souvient du terrible accident dont le pont de Brooklyn a été le théâtre l'année dernière. Des milliers de curieux étaient accourus et l'avaient envahi, quand un alarmiste

ou un plaisant sinistre s'écria : « le pont casse! » La panique qui en résulta fut terrible. Dans l'affolement que causa ce cri lugubre, deux ou trois cents personnes furent écrasées ou précipitées par-dessus les parapets et noyées dans la rivière.

Aujourd'hui l'Américain est bien revenu de ses terreurs; il va et vient d'un bout à l'autre du pont, sans songer même au danger qu'il court.

Je n'ai voulu, pour donner une idée de ce chef-d'œuvre, recourir à aucun guide. Avec un livre, il m'aurait été facile de donner le chiffre exact des longueurs, hauteurs, largeurs, etc., mais, tenant par-dessus tout à conserver au journal que je rédigeais son caractère purement impressionniste, j'ai systématiquement évité d'être savant à si peu de frais, laissant aux maniaques qui se piquent d'exactitude le soin de contrôler mes assertions.

Je n'hésite donc pas à déclarer que la vue

de cette merveille d'audace et d'industrie est une des choses qui m'aient le plus vivement impressionné pendant mon voyage. Brooklyn-bridge m'a fait positivement songer aux légendes de la tour de Babel et des Titans essayant d'escalader le Ciel. Je ne crois pas que l'orgueil humain ait jamais atteint si haut. Ce pont suspendu est-il solide? Résistera-t-il longtemps à ce fourmillement d'hommes, de voitures et de wagons? Je n'en sais rien, cela ne me regarde pas. Je constate que c'est une œuvre magnifique, voilà tout. J'ai dit jusqu'ici, et je dirai encore assez franchement ce que je pense du peuple américain, en général, pour m'incliner devant sa hardiesse et son génie, lorsque l'occasion s'en présente.

De même, il faut rendre hommage à son activité. Je vous ai parlé du mouvement extraordinaire qui règne dans les quartiers commerçants, mais je n'ai rien dit encore du mouvement qui règne sur les rivières, bien qu'en

comparaison du premier, il soit beaucoup plus considérable.

Jonathan est un peuple neuf et qui se forme tous les jours. Déjà le type du Yankee, tel qu'on le représentait il y a vingt ans, avec sa figure rase et sa barbe de bouc au menton, commence à disparaître. Sans doute on le retrouve encore dans toute sa pureté parmi les hommes d'un certain âge, mais la génération nouvelle le répudie insensiblement. Depuis que les communications se sont multipliées et sont devenues si faciles, depuis que les voyages en Europe ne sont plus pour eux qu'une distraction, ils se conforment davantage à nos mœurs, à nos usages à notre manière de s'habiller et, quoiqu'ils aient encore beaucoup à faire pour nous égaler, ils n'en sont pas moins, sous ce rapport, dans une voie de progrès qu'il est impossible de méconnaître.

Nul doute que la jeunesse actuelle ne continue l'œuvre qu'elle a commencée et

apporte l'activité dévorante dont elle fait preuve sous toutes les formes et de toutes les façons. Ce pont de Brooklyn aurait été pour eux un obstacle, bien plus qu'une commodité, si les habitants de New-York ne l'avaient pas construit à une hauteur suffisante pour permettre de le franchir aux bateaux de tous les tonnages.

En effet, on ne peut pas se figurer ce qu'il en passe tous les jours sous cette arche monumentale. Sans parler des sloops et des goëlettes, qui font le cabotage et qui sillonnent sans cesse et dans tous les sens les deux rivières, il y a tout un monde de steamers qui les parcourent et tout un peuple qui en vit.

Chacune de ces entreprises a ses docks plantés sur le quai et qui se prolongent sur pilotis fort avant dans la rivière. C'est dans ces docks qu'on débarque les marchandises, c'est dans l'intervalle qui les sépare que les navires viennent se ranger, et il y en a tant que, si vous vous dirigiez vers les quais dans

l'intention de contempler l'Hudson, vous seriez volés. Vous ne verriez que des docks, encore et toujours des docks, aussi loin que la ville peut s'étendre.

Les compagnies transatlantiques y occupent naturellement une large place, car il n'est guère de puissance maritime européenne qui n'ait pour le moins une ligne de steamers faisant le service de New-York et qui n'y ait par conséquent ses magasins.

Ces compagnies, anglaises, françaises, allemandes, etc., se font entre elles une concurrence formidable. C'est à qui ira le plus vite. Le temps où ces bateaux mettaient quinze jours pour venir de France ou d'Angleterre, et *vice versâ*, n'existe plus qu'à l'état de légende, aussi surannée que celle des coucous et des diligences. Il vient de se fonder à Liverpool une nouvelle compagnie dont les bateaux sont d'une vitesse prodigieuse. L'*Oregon*, l'*America*, l'*Alaska* (je crois bien que ce sont leurs noms) font le trajet de Liverpool à New-York en six jours et

demi. C'est tout simplement phénoménal, mais pourront-ils soutenir la concurrence? Cela me paraît fort douteux, car des bateaux comme ceux-là sont tout en machines et consomment 60 ou 70 tonnes de charbon par jour — soit une dépense quotidienne de trois mille francs environ!

D'après les renseignements que j'ai recueillis à New-York, cette vitesse n'a pas encore séduit les Américains, qui ont l'habitude des grands trajets et pour qui la traversée d'Europe n'est qu'un jeu d'enfant. Parmi les compagnies existantes, *la Française* est la plus suivie, m'a-t-on assuré, « *non pas qu'elle ait la prétention de marcher vite* », mais parce qu'elle est de toutes la plus prudente, la mieux installée et la plus soucieuse des commodités du voyageur.

On conçoit sans peine, dans tous les cas, qu'un tel déploiement de marine marchande nécessite une manutention énorme et de très vastes emplacements. Elle n'occupe ce-

pendant qu'une faible portion du quai, car il y a de bien autres lignes de steamers faisant à la fois sur les rivières le service des voyageurs et des marchandises !

Et non seulement il y a de ces lignes de bateaux à bord desquels on couche et l'on mange, qui sont des hôtels véritables, élevés de trois étages au-dessus du niveau de l'eau et ayant 10 ou 12 mètres de largeur; mais il y a les bateaux de promenades, qui font le service de la banlieue, construits sur le même modèle, quoique de dimensions moins grandes; il y a les bateaux qui traversent sans cesse d'une rive à l'autre; il y a les ferry-boats qui transportent les voitures et les passagers, ou qui promènent sur la rivière, d'un chemin de fer à l'autre, des trains entiers de marchandise de quarante wagons; il y a les *élévateurs*, qui servent à décharger les grains et qui ressemblent de loin à une tour ambulante; il y a les remorqueurs, en quantités innombrables, ceux-là, qui parcourent

le fleuve comme des mouches, toujours prêts à accourir au premier signal et dont on se sert à tout propos; il y a enfin les yachts de plaisance, à voile ou à vapeur, avec lesquels les riches particuliers viennent le matin de la campagne et retournent y dîner le soir.

Est-ce tout? Non pas encore : il y a aussi les *bateaux-fêtes*, que j'oubliais et qui ne sont cependant pas indignes d'une courte description.

Figurez-vous un grand bateau plat, carré, légèrement relevé à ses deux extrémités, dont le bordage n'est guère qu'à un mètre au-dessus de l'eau et dont la largeur est de 10 mètres environ. Ces bateaux sont pontés et se composent de deux étages superposés, complètement à jour. Le second plancher est soutenu par de fortes poutres, assez mal dissimulées sous un enlacement de feuillage. A bord, se trouve une méchante musique, composée de cinq ou six musiciens allemands, qui jouent tour à tour des valses, des polkas et des qua-

drilles. Hommes et femmes dansent, boivent, font la fête dans ces guinguettes ambulantes, tandis que le bateau, entraîné doucement par un remorqueur, remonte et descend le courant de la rivière, au sein d'une exquise fraîcheur.

Cette distraction, fort goûtée par le peuple en été, n'est pas une des moins grandes originalités que j'aie rencontrées.

Vous comprenez qu'une quantité semblable de bateaux, circulant incessamment dans tous les sens, à toute vitesse, jusqu'à une heure fort avancée de la soirée, quelques-uns pendant la nuit même, donnent à la rivière un aspect complètement inconnu chez-nous et que je ne saurais mieux comparer qu'à celui des Champs-Élysées, à l'heure où il est de bon ton d'aller au Bois.

Pour nous, qui pendant les derniers jours étions mouillés en pleine rivière, en compagnie de bien d'autres navires, nous ne dormions que d'un œil, tant nous avions peur des

abordages ! Pas une fois un bateau ne nous a effleurés, et je confesse que cela me semble incompréhensible. Comment, avec un grouillement semblable de steamers, marchant constamment à pleine allure, n'arrive-t-il pas d'accidents, malgré l'habileté des timoniers qui les dirigent ? J'en suis encore à me le demander.

Si j'ai insisté sur ces détails avec tant de complaisance, c'est qu'ils font essentiellement partie de New-York et que, n'ayant aucun point de comparaison en France, nous ne pouvons que difficilement nous faire une idée de cette animation et de la vitalité toute particulière qu'elle imprime à la cité.

Je n'en ai pas fini d'ailleurs avec les singularités de toute espèce qui m'ont frappé pendant mon séjour. Encore me borné-je à raconter ce que j'ai vu, car si je répétais, sans l'avoir contrôlé, tout ce que j'ai entendu dire, un autre volume n'y suffirait pas !

J'aurais pu être plus explicite, si nous

n'étions pas arrivés ici pendant la morte-saison, et aussi dans une période de crise financière, dont les premiers effets se sont déjà fait sentir et qui menace de se prolonger, si ce n'est de s'aggraver. Je pourrais citer les noms qu'on m'a donnés de personnages, forts riches il est vrai, ayant perdu récemment jusqu'à vingt millions, sans que cela ait nui en rien à leur crédit ou à leur considération. Tous n'ont malheureusement pas les reins aussi forts, et je puis affirmer qu'il circule à New-York de bruits de krach alarmants.

Les usines et les ateliers, sans chômer précisément, n'ont pas la même activité qu'à l'ordinaire, et le chiffre des affaires se ralentit beaucoup pendant l'été. Tandis que les gros bonnets désertent la ville pour aller en voyage ou peupler les bains de mer de Longbranch et de New-Port, le petit bourgeois, à qui ce luxe est interdit, reste chez lui, ou du moins se crée des distractions moins coûteuses.

C'est pour lui que chaque jour, du matin au soir, les rivières sont sillonnées de bateaux, et par lui que les chemins de fer sont pris d'assaut. Suivant ses goûts, chacun se dirige vers le point qu'il a choisi.

Ceux que le *yachting* intéresse, par exemple, s'en vont à Larchmont. Ce genre de sport, auquel nous n'avions jamais assisté en Amérique, était naturellement bien fait pour nous tenter. En effet, c'était les premières régates de l'année et nous tenions à y assister dans les meilleures conditions possibles.

A cet effet, notre ami Clerc, qui dirige à Paris le journal *Le Yacht*, s'était rendu au Yacht-club de New-York et y avait exprimé le désir que nous éprouvions. S'il n'avait pas été reçu avec enthousiasme, on lui avait promis néanmoins d'envoyer pour nous à l'hôtel des cartes d'invitation, afin que nous puissions prendre place sur la *Belle Horton*, le bateau qui transportait les invités à Larch-

mont et qui partait le lendemain matin, à 8 h. 1/2.

Le soir, nous n'avions pas reçu la moindre invitation. C'était étrange, eu égard aux relations courtoises qui existent chez nous entre membres de cercles différents; mais nous n'avions pas perdu courage et nous avions résolu de prendre, à l'heure convenue, le bateau à bord duquel on nous avait promis passage.

Au dernier moment, nos deux amis, qui avaient renoncé d'abord à cette partie de plaisir, se ravisèrent et nous prièrent de les attendre. Il en résulta que, le premier déjeuner terminé, nous avions manqué l'heure du départ. A la hâte, nous sautâmes en voiture pour prendre au moins en temps utile le chemin de fer qui conduit à Larchmont, où nous avions la satisfaction d'arriver une heure plus tard.

De la station à la baie de Larchmont, il y a trois kilomètres environ, que l'on franchit sur

un tramway, jeté un peu à la diable sur le sable et les pierres d'un bois que nous traversions. Tout à coup, notre tramway s'arrête et incline brusquement sur la gauche. Les voyageurs mettent pied à terre pour la plupart... c'était tout bonnement une roue qui s'était échappée de l'essieu. L'Américain ne se déconcerte pas pour si peu. Il soulève la voiture, ramasse la roue, la remet en place, et nous repartons aussitôt, quoique le tramway portât trois fois plus de monde qu'il n'en aurait dû contenir.

Quelques minutes après, nous atteignions la baie sans encombre et nous cheminions à travers un parc verdoyant, semé de chalets et de kiosques rustiques, qu'aucune limite visible ne séparait les uns des autres. De la rive, nous distinguons un coin délicieux de l'Est-River, au milieu duquel étaient mouillés nous voiles des goëlettes, des schooners, des sloops, des clippers et un seul côtre anglais, *Viva*, qui ne pouvait pas manquer d'attirer no-

tre attention par ses formes élégantes et élancées, tant il tranchait vigoureusement sur les larges et massives embarcations américaines.

« Si vous manquiez le bateau à New-York, avait-on dit à Clerc, vous le retrouverez à Larchmont vers dix heures et demie. » Or il était près de 11 heures et nous n'apercevions pas de bateau. A force de le chercher, nous parvînmes à le découvrir derrière des rochers, déjà chargé de monde et embarquant de nouveaux passagers.

En tête du pont qui y donnait accès se tenait debout précisément le membre du Yacht-club à qui Clerc s'était adressé la veille. Il va le trouver et lui fait observer que nous n'avons pas reçu nos cartes d'invitation. Ce personnage s'excuse très sommairement, tire de sa poche quatre cartes et nous montons à bord, les derniers, ou à peu près. Aussi ne trouvons-nous que très difficilement à nous mal caser sur un pont très envahi.

En France, dans tous les clubs nautiques sans exception, quand un membre d'un cercle quelconque de yachting étranger se présente, on lui fait l'honneur de la plus large hospitalité ; on s'empresse autour de lui, on le présente aux président et vice-présidents du cercle, on lui donne la meilleure place, on prévient ses désirs, on pourvoit à ses besoins. Nous nous figurions naïvement que c'était aussi l'usage en Amérique.

Nous nous trompions désastreusement! Pas un seul des membres du Club, très faciles à reconnaître à leur casquette et à leur costume, ne prit garde que nous étions là. Or, remarquez que tous les journaux de New-York avaient signalé notre arrivée, que nous étions *le premier Yacht français* ayant fait la traversée de France en Amérique, que, sans prétendre à des honneurs immérités, nous étions bien en droit de nous attendre à quelques égards, à une marque de politesse, si mince fût-elle. Nous étions de simples

jobards. Personne ne bougea. Et nous étions partis avec une beurrée et une tasse de thé dans l'estomac! A midi et demi, nous mourions littéralement de faim. Nulle part il n'était question de déjeuner ni de luncher. Pourtant, il devait y avoir un buffet sur ce bateau... Ma foi! la faim chasse le loup du bois. Pendant que la *Belle Horton* nous promenait sur la rivière, pour suivre de plus près des régates qui ne nous intéressaient personnellement pas, nous nous mettons en campagne, nous passons en revue tous les coins avec des yeux de cannibales, et nous réussissons à découvrir des assiettes remplies de sandwichs, dressées sans luxe sur une table de bois blanc qu'on n'avait même pas rabotée. Nous mordons à belles dents dans cette manne, cherchant quelque chose de plus sérieux, et nous finissons par distinguer, dans un tonneau, une sorte de mayonnaise, dont on veut bien nous servir une portion. C'était un composé bizarre de jambon, de

viande, de poisson, de salade, que pas un de nous n'a pu analyser, mais duquel il fallut bien se contenter. Pour comble d'infortune, le buffet sur lequel on buvait, tout aussi peu luxueux que le premier, se trouvait de l'autre côté du bateau, de sorte qu'il nous fallut transporter notre assiettée de mayonnaise de tribord à bâbord, afin de la faire couler. Voilà de quoi nous avons vécu pendant cette mémorable journée. Je n'ai pas besoin d'ajouter que cela nous a coûté quelques dollars. Eh bien! franchement, comment trouvez-vous l'hospitalité de ces gens-là? Pour nous, elle nous a paru froide et peu substantielle. Vous verrez pourtant que nous aurons la sottise de ne pas leur rendre la pareille le jour où ils viendront chez nous.

L'Américain est pourvu du reste d'un fonds de sans-gêne et de grossièreté que l'on voudrait vainement nous faire prendre pour de l'indépendance, mais qu'on ne saurait lui contester. S'il a besoin de se diriger

vers un point quelconque, soyez persuadé qu'il ne s'écartera pour rien au monde de la ligne droite, qu'il vous dérangera, vous bousculera même, sans demander pardon ni porter la main à son chapeau.

En cela il diffère essentiellement du Canadien, qui a conservé les traditions françaises et qui est d'une politesse excessive.

La journée que nous avons passée à Larchmont ne nous a pas laissé trop de regrets, malgré les déconvenues que nous y avons éprouvées, car, grâce aux observations que nous avions déjà faites et à celles que nous avons recueillies, nous avons pu constater qu'il en était du yachting en Amérique comme des hôtels, et comme d'une foule d'autres prétendues merveilles, que certains voyageurs et les journaux américains (chez eux c'est bien naturel) nous montrent toujours à travers un prisme extraordinairement grossissant.

Non, le yachting n'a pas atteint en Amé-

rique les proportions que nous nous attendions à y rencontrer ; non, il n'a pas fait, depuis trente ans que nous commençons à le connaître, le moindre progrès ; non, il n'a pas pris relativement les développements que l'on observe aujourd'hui en Angleterre, et même en France.

Sans doute, il y a beaucoup de yachts en Amérique ; mais les États-Unis étant à eux seuls beaucoup plus grands que l'Europe entière, nous pouvons affirmer que, toute proportion gardée, il y a moins de yachts en Amérique qu'en France. Si maintenant nous étudions la configuration des deux pays, nous remarquerons que celle des États-Unis, en dehors des contrées que baigne la mer, pousse bien plus que celle de la France à l'extension de ce genre de sport, en raison du nombre des lacs et des rivières, de leur étendue et de leur navigabilité — toutes facilités que nous n'avons pas.

Ce qu'il y a de plus beau en Amérique, ce

n'est pas la terre, en effet, c'est l'eau — je ne parle que des régions que j'ai parcourues, bien entendu. Le paysage, par lui-même, n'a jamais rien de remarquable, ni de comparable même à celui qu'offrent à nos yeux la plupart de nos départements. Cela tient à plusieurs causes : d'abord à la configuration du sol, mais surtout, selon moi, au nombre proportionnellement restreint des habitants. Les plus séduisants points de vue, dans tous les endroits où il n'y a pas d'agglomération humaine, sont toujours tristes, déserts, et manquent de vie. C'est la remarque que j'ai déjà faite lorsque, en descendant l'Hudson et en le comparant à la Normandie, je déplorais qu'il n'y eût sur les coteaux ni château ni maisonnette pour égayer et animer le paysage.

Au contraire, l'eau, partout où je l'ai vue, coule avec une abondance que nous ne soupçonnons pas. Encore n'ai-je navigué que sur le lac Erié, sur le lac Ontario, sur le Saint-

Laurent, l'Hudson et l'Est-River. Or, d'après ce que j'ai lu, ces fleuves ne sont rien à côté du Mississipi et de l'Amazone. Et quoique je commence à me méfier des vantardises américaines, ainsi que des récits de certains voyageurs, que je soupçonne fortement de *s'emballer* et de *se monter le cou* à eux-mêmes, j'en ai assez vu pour certifier que la Seine et le Rhône, qui sont nos principaux fleuves, ne sont qu'un très mince filet d'eau à côté du Saint-Laurent, de l'Hudson, et même de l'Est-River.

L'eau est donc pour les Américains un moyen de locomotion tout naturel, auquel ils ont dû recourir bien avant que les chemins de fer fussent connus et atteignissent le développement qu'ils ont pris depuis quelques années.

Dans ces conditions topographiques, le yachting semblait appelé chez eux à un bien autre avenir que chez nous. Par les modèles qu'ils nous avaient fournis d'abord et qui servent encore de types aux clippers que nous

voyons à Argenteuil et sur nos rivières, par l'impression que nous avaient laissée deux de leurs plus belles goëlettes, l'*Enchantress* et la *Dauntless*, lorsqu'elles vinrent en France, nous nous figurions trouver là-bas tout un monde de constructions élégantes, soignées, — une sorte d'école, en un mot, qui allait nous révéler des secrets absolument inconnus.

Sous ce rapport-là encore, grande a été notre déception. Sans doute, leurs goëlettes sont toujours jolies et gracieuses, mais nous les avions étudiées déjà d'assez près pour constater qu'elles n'ont fait aucun progrès comme construction, et moins encore comme aménagement intérieur.

Leurs yachts à vapeur sont grands, la coque en est bien coupée, la ligne d'eau est assez pure, et pourtant ils sont disgracieux à l'œil. Non seulement aucun liston d'or ne relève la nudité de leurs murailles et ne tranche par sa gaieté sur leur hauteur exa-

gérée, mais encore leurs accessoires de cuivre, leurs tuyaux de prise d'air avec leurs pavillons coupés droit, la couleur noire de leur cheminée, donnent à l'ensemble une raideur et une monotonie qui ne permettront jamais de les confondre avec un steam-yacht anglais ou français.

Je crois aussi qu'ils ont un mode de jaugeage fort américain, je veux dire fort exagéré, car on nous a montré comme jaugeant trois, quatre, cinq et six cents tonneaux des bateaux qui étaient loin d'avoir cette importance pour nous qui étions à même de l'apprécier à sa juste valeur.

Ceux que nous avons visités, à voile ou à vapeur, ont été pour nous la source de bien d'autres étonnements et nous ont permis de recueillir précieusement les aveux que nous avons arrachés à leurs propriétaires.

D'abord ils ne connaissent pas le bois de teck, ou du moins ils n'en font pas usage. Lorsque certains yachtmen et les reporters

des journaux de New-York nous ont fait l'honneur de visiter la *Nubienne*, ils ont été littéralement stupéfaits de voir avec quelle profusion, depuis le roufle jusqu'aux pavois, cette essence de bois y était répandue ! Pas davantage ils n'emploient l'orme, qui nous vient cependant d'Amérique, ni dans les courbes, ni dans les poulies, ni dans les lisses. Partout ils le remplacent par le chêne, qui est bien plus lourd, bien moins blanc et bien moins gai.

Ce qui paraîtra plus extraordinaire encore, avec les facilités qu'ils ont de se procurer le bois d'origan, c'est qu'ils ne s'en servent pas pour la mâture de leurs bateaux. Certes, personne mieux qu'eux ne devrait en être pourvu, puisque ce sont eux qui l'exportent; mais ils en conservent si peu qu'ils en sont réduits à faire venir du Canada des sapins blancs, ce qui leur fournit des mâts beaucoup moins solides et beaucoup plus massifs. Les quelques yachts qui désirent avoir de

mâts en origan — c'est de leur bouche même que nous tenons cet aveu — sont obligés de les commander d'avance et d'attendre quelquefois dix-huit mois pour se les procurer — si bien qu'il est plus court de les faire venir d'Angleterre !

Dans la décoration intérieure, même pénurie de bois : toujours du chêne et de l'acajou — deux couleurs de bois qui se marient fort mal. D'autant plus mal, que l'acajou qu'ils emploient est de l'acajou d'un rouge jaune, vulgairement appelé acajou femelle, et qui n'a pas le moindre ramage.

Quant à leur voilure, à part celle des goëlettes, qui est généralement assez réussie, on peut affirmer que celles du sloop et du côtre sont fort mal taillées et de beaucoup inférieures à celles des embarcations françaises et anglaises.

J'avais donc bien raison de le dire : depuis 1851 leur construction n'a fait aucun progrès et leurs fameuses goëlettes, après avoir servi

de types, commes formes de l'avant principalement, aux constructeurs anglais eux-mêmes, n'ont pas subi la moindre amélioration.

Pourtant, depuis deux ans qu'Harvey, le célèbre constructeur de Vivenhoë, est allé s'établir à New-York, il a apporté quelques modifications dans les gabarits et la voilure des nouveaux yachts, mais l'Amérique n'est pour rien dans ces changements. Tout, depuis le bois et les accessoires, arrive d'Angleterre ; les voiles elles-mêmes, c'est Lapthorn qui les fournit. Il en résulte que le prix d'un yacht, dans ce pays de forêts par excellence, est le double de ce qu'il se paye en Europe.

Il n'existe en outre à New-York aucun magasin de quincaillerie, spécialement affecté au yachting. Tout ce qu'ils emploient est affreusement défectueux, primitif et peu confortable. Dans leur visite à bord de la *Nubienne*, dans les comptes rendus qu'ils en ont publiés dans leurs journaux, ils se sont exté

siés avec une puérilité vraiment incroyable devant certains détails qui sont chez nous d'une application si usuelle que nous n'y prenons pas garde.

Certainement ils continuent à exceller dans la construction des embarcations à dérive, qui pullulent surtout à Boston, où l'on en voit quelquefois deux cents en ligne un jour de régates ; mais ce genre de modèle est si disgracieux et si peu stable qu'il tend chaque jour à disparaître, et que son bon marché contribue bien plus à en propager le nombre que les avantages dont il est doué. Eux-mêmes ne semblent pas en faire grand cas, puisqu'ils les appellent des « sand-bag's » ce qui signifie : sacs à sable. Et certes, même pour ceux qui n'entendent rien au yachting, si ce mot-là n'est pas une injure, il n'est pas un compliment.

Ajoutons, pour en finir, que la navigation de plaisance en Amérique n'est pas précisément l'objet de la sollicitude du gouvernement.

Aucune loi d'exception n'ayant été votée en sa faveur, il en résulte que les propriétaires de yachts sont soumis aux mêmes exigences qu'un navire de commerce — ce dont ils se plaignent d'ailleurs amèrement. Un navire de six mètres, par exemple, est tenu d'avoir à bord un capitaine, un mécanicien, des feux de position, des bouées de sauvetage, des seaux d'incendie et jusqu'à des haches spéciales, de forme et de dimensions déterminées.

Donc, si leurs goëlettes continuent à être le plus gracieux modèle de leurs embarcations, leurs sloops continuent aussi à être horriblement *mastocs* et, quant à leurs yachts à vapeur, avec leur sévérité apparente, leur horrible cheminée noire, leur arrière large et aplati, ils ressemblent bien plus à des « charbonniers » qu'à des construc[illegible] faites pour le charme de la p[illegible]ade et [illegible] plaisir des yeux.

Malgré leur peu d'importance, les régat[illegible]

de Larchmont nous ont confirmés dans nos appréciations. Aussi, dès qu'elles ont été terminées, sommes-nous rentrés en toute hâte à New-York, sur le même bateau qui nous avait offert une si large hospitalité.

Disons aussi que c'était le 4 juillet, l'anniversaire de cette fameuse fête de l'Indépendance, que, de temps immémorial, les récits des journaux américains nous avaient dépeinte comme une solennité sans égale. C'est positivement pour y assister que nous avons précipité notre voyage.

Depuis longtemps déjà il en était question dans les journaux que nous parcourions tous les jours pour nous tenir au courant de ce qui se passait en France. C'est par eux que nous parvenaient les événements importants, depuis les ravages du choléra jusqu'au mariage de Koning avec Jane Hading — deux noms qui rimaient trop bien pour ne pas s'accoupler.

Il était également beaucoup question de

la fameuse statue de la Liberté, que, ce jour-là même, Bartholdi devait livrer à M. Morton, le ministre des États-Unis à Paris, et, je dois l'avouer, la lecture des articles qui lui étaient consacrés nous avait singulièrement désillusionnés.

Ne nous imaginions-nous pas en France que nous faisions à nos *frères* d'Amérique un cadeau splendide, et que ce cadeau causait un plaisir immense à ceux auxquels il était destiné? Quelle veste, mes enfants! Encore un mirage auquel il ne faut pas se laisser prendre plus longtemps. Assurément les Américains auraient accepté avec plaisir cette œuvre colossale, mais à la condition que nous aurions fait aussi les frais du socle sur lequel cette statue doit être élevée. Or, ces frais se monteront, paraît-il, à deux millions. Aussi un journal du cru, que je ne veux pas nommer, afin de ne pas le désigner trop clairement à la haine et au mépris de mes concitoyens, après avoir fait ressor-

tir les charges que notre inutile et sotte générosité allait coûter, finissait en ces propres termes son article sur la malheureuse statue : « *C'est terrible, mais nous ne pouvons pas faire autrement que de l'accepter...* »

Ah ! mon pauvre Bartholdi, vous jugez par cette phrase de l'enthousiasme qu'a provoqué là-bas cette œuvre à laquelle vous avez consacré tant de peines et tant de temps ! Et qui sait ? si on ne la leur apportait pas, cette statue, ils seraient capables de vous la laisser pour compte, comme on dit dans les magasins qui ne sont pas au coin du quai. Vous voyez bien que j'avais raison quand j'avançais que le goût des arts n'existe pas aux États-Unis.

Non, il n'existe pas. Croyez bien que si quelques-uns de ces trafiquants d'outre-mer, riches à plusieurs millions de dollars, couvrent d'or les toiles de nos peintres les plus en renom, ce n'est pas par amour de l'art, c'est par ostentation et par vanité.

Où il aurait fallu l'envoyer, votre statue, monsieur le sculpteur, c'est au Canada. A Québec ou à Montréal, vous n'auriez pas eu affaire à des liardeurs, calculant froidement et d'avance le prix que le piédestal leur aurait coûté. Vous auriez trouvé là des cœurs battant à l'unisson du vôtre, des Français plus Français que nos Français eux-mêmes, car ils ne cherchent pas à se dévorer entre eux. Vous auriez vu trépigner de joie ce peuple, pour qui tout ce qui vient de France est encore sacré. Et comment vous aurait-il reçu, vous qui leur apportiez une statue, mieux encore un souvenir de leur ancienne patrie, alors qu'ils nous ont si bien accueillis, nous qui ne leur apportions rien ! Et vous les auriez vus flotter au vent les drapeaux tricolores le jour de l'inauguration, je vous en réponds !

Ce n'est d'ailleurs pas à New-York qu'il faut aller chercher l'enthousiasme, ni les enivrements populaires. Ces réjouissances

publiques, cet entrain de bon aloi, cette fièvre de plaisirs, ces démonstrations par lesquelles débordent la gaieté et la vie d'une nation, vous ne les trouverez ici nulle part.

Cette grande fête, à laquelle nous étions si curieux de prendre part, n'est qu'un enterrement de dernière classe. La ville est déserte, plus triste encore que les jours ordinaires, puisqu'en l'honneur de l'indépendance on ne travaille pas. Pas un cri de joie, pas un hurrah, pas un édifice pavoisé, pas un lampion, pas un feu d'artifice ! Rien, rien, absolument rien que, çà et là, quelques petits drapeaux américains en papier, grands comme la main, que de rares ouvriers accrochent à leurs fenêtres, et quelques pétards que les gamins vous lancent dans les jambes.

En quoi donc consiste-t-elle, cette fête si vantée, dont on nous avait tant parlé, que nous nous représentions comme une manifestation nationale environnée de tant de luxe

et d'éclat? Elle consiste tout bonnement en ceci : On ne fait pas d'affaires. Pas d'affaires! C'est le comble de la joie pour les Américains ; ils n'éprouvent pas le besoin de la manifester autrement.

Les jours de fête à New-York ne troublent donc pas la tranquille sérénité des policemen. D'un œil impassible ils assistent aux pétarades des voyous, renfermés dans leur imperturbable dignité. Dans cette utile institution non plus les Américains n'ont rien inventé. Les policemen que vous rencontrez là-bas sont les mêmes que vous avez vus en Angleterre, avec leur même costume, leur même casque, leur même bâton, indice de leur toute-puissance. Et de quel respect ils sont l'objet! Comme on leur obéit au moindre signe ! Ils n'ont qu'à paraître pour vaincre, ces Césars.

Car il faut singulièrement rabattre de la légende qu'on a faite en France aux Américains. On nous représente toujours un Jona-

than féroce, querelleur, sans cesse armé d'un revolver et disposé à le tirer de sa poche plus souvent qu'il n'en tire son mouchoir. Cette légende peut marcher de pair avec l'ogre du Petit Poucet. Jonathan est respectueux de la loi, partout où elle suffit à le protéger et n'a pas la tête si près du bonnet qu'on veut bien le dire.

Pendant les trois ou quatre cents lieues que nous avons faites à travers les États-Unis, je n'ai jamais assisté à une querelle, vu un rassemblement, ni un policeman obligé de recourir à la force pour faire respecter son autorité.

Sans doute il doit exister des contrées, éloignées des grands centres de population, où le colon soit forcé de se défendre lui-même contre les aventuriers et les voleurs qui se tiennent prudemment à distance de la justice ; mais cela arrive dans tous les pays où la colonisation ne conquiert que lentement son terrain sur les hordes sauvages qui l'en-

vironnent. C'est dans ces cas-là que la loi de Lynch est appliquée, si l'on n'a pas pu se faire justice ; mais partout ailleurs, en pleine cité, l'Américain n'est à beaucoup près ni aussi batailleur, ni aussi violent, ni aussi injuste que le Français.

Ce n'est pas lui qui prendrait fait et cause pour le gredin contre l'agent, qui mettrait en lambeaux le policeman pour lui disputer son prisonnier, ni qui voudrait f.... à l'eau les pauvres *sergots*, coupables de trop bien remplir les fonctions qu'on leur confie. Et je ne sache pourtant pas qu'il existe à l'actif des policemen de Londres ou de New-York plus d'actions d'éclat, plus de sauvetages, plus de dévouements obscurs, plus d'héroïsme courant, qu'on en pourrait citer à l'actif de nos sergents de ville.

Prenez-y garde, monsieur le préfet de police ! si vous ne faites pas acte d'énergie en soutenant vos agents, si vous ne leur rendez pas, avec le courage que votre fa

blesse menace de leur ôter, le prestige qui leur est nécessaire aux yeux de la foule, c'en est fait de notre sécurité, et, si Paris devient définitivement un coupe-gorge, c'est que vous l'aurez bien voulu.

L'Américain que j'ai connu, partout où je suis allé, n'a rien de commun avec la réputation que lui ont faite certains romanciers. Il est calme et a une manière de s'amuser toute spéciale les jours où il en est réduit à fermer boutique. Il s'asseoit, grave et silencieux, même quand il n'est pas seul, regarde froidement ce qui se passe autour de lui, les jambes étendues, la bouche crispée par des bâillements qu'il s'efforce vainement de retenir, et rentre chez lui le soir, persuadé qu'il s'est énormément amusé.

Quant au peuple, au vrai peuple, il se remue, il s'agite, il se répand dans les environs, il a ses amusements propres, mais sa gaieté n'est jamais turbulente et ne se tra-

duit que par ce besoin de mouvement perpétuel qui le caractérise.

J'en puis donner une preuve hien convaincante, en racontant l'excursion que j'ai faite un dimanche à *Coney-Island*.

C'est une sorte de station balnéaire, dont je ne donnerai qu'une idée très imparfaite en la comparant à Asnières ou à La Grenouillère. C'est bien cela, si vous voulez, mais c'est cela au bord de la mer, multiplié par mille, avec une mise en scène de distractions, de guinguettes, d'hôtels, de restaurants, dont nous n'avons pas l'équivalent en France.

Figurez-vous, en face de la mer, qui l'entoure, un village assez grand, uniquement composé d'immenses hôtels, de jeux de toute espèce, et panaché d'originalités voulues, faites exprès pour attirer l'attention du promeneur.

En descendant du bateau qui nous avait amenés, nous mettons pied à terre sur un

énorme débarcadère, bâti sur pilotis, couvert, ayant vue sur la mer, autour duquel règne une galerie de bois, sur la rampe de laquelle les curieux sont appuyés. Ici, déjà, la fête commence par une infinité de petites boutiques volantes, de bars, de restaurants, devant lesquels nous ne faisons que passer. A de certains endroits, sont percés dans le plancher des bouches d'escaliers conduisant à l'étage inférieur — celui qui est au niveau de l'eau. A l'entrée de ces escaliers, se tiennent des *aboyeurs*, proposant au passant les billets de bains, qu'il agite en criant, et qu'il vend toujours à meilleur marché que ses concurrents, — c'est du moins lui qui le prétend.

De la plate-forme du débarcadère, aussi loin que votre vue peut s'étendre, sous vous, devant vous, à gauche, à droite, quinze ou vingt mille hommes et femmes grouillent pêle-mêle dans la mer, sous les yeux de deux cent mille badauds, dont nous faisons partie,

et qui ne sont venus là que pour les regarder. Vous le voyez, nous sommes loin, comme paysage et comme population, du spectacle et du chiffre que présente La Grenouillère, à Bougival, par les journées les plus animées.

En pénétrant dans le village, c'est-à-dire en posant le pied sur la terre ferme, je serais bien embarrassé de vous dire quel est le « great attraction » au milieu de tous les objets qui sollicitent le regard. C'est un tohu-bohu qui ressemble un peu à la fête des Loges et à la foire de Neuilly, mais ce n'est pas cela encore, car si vous y trouvez le même mouvement, vous n'y rencontrerez pas la même animation, ni la même gaieté. Chemins de fer aériens, chevaux de bois, bateaux suspendus, boutiques de bijouterie, de coquillages, pâtissiers, jeux divers, exhibitions de phénomènes, tout y est, sauf les loteries qui ne sont sans doute pas autorisées. Il y avait principalement trois ou quatre marchands de saucisses en plein vent

dont la marchandise exhalait un parfum délicieux et que nous aurions volontiers goûtées si nous l'avions osé. C'est que ce parfum nous rappelait un des plus doux souvenirs de notre jeunesse : l'époque où nous étions au collège, où l'on nous conduisait aux bains du Pont-Royal ou Deligny, et où notre plus grande gourmandise consistait à manger, entre deux plongeons, une saucisse fourrée dans une miche de pain. Je parie bien, ami lecteur, que vous en avez fait autant et que l'eau vous vient à la bouche rien que d'y penser.

En dehors des tentations que ces jeux, ces boutiques, ces cabarets, sont faits pour provoquer, je n'aurai garde d'oublier un hôtel d'un nouveau genre, que l'on construit en ce moment et qui (je ne sais pas s'il sera bien commode) ne manque pas d'une certaine originalité. C'est un éléphant monstrueux, plus haut qu'une maison ordinaire, que l'on découvre à deux ou trois milles au large et

dont les flancs sont percés de fenêtres. On pénétrera dans le mastodonte par les pattes, dans lesquelles seront placés les escaliers, avec faculté de pouvoir choisir dans quelle portion de l'animal on voudra loger. Soit, mais comment utilisera-t-on la trompe et la queue ? Cette idée phénoménale, et tout à fait américaine, n'est pas complètement réalisée; elle le sera certainement l'été prochain, car par ce qui en existe déjà et par les dimensions de la carcasse en fer qui en indique les proportions, il est aisé de voir que ce monument colossal est déjà très avancé.

Un autre sujet de great attraction, c'est la vache artificielle. Sur un socle à hauteur d'appui, rempli de terre et semé d'herbe authentique, est debout une énorme vache empaillée, abritée de la pluie et du soleil par un toit rustique, et protégée contre les envahissements de la foule par une barrière arrondie, le long de laquelle règne une tablette circulaire. Comme disposition, cela rappelle

assez exactement les sources de nos villes d'eau. Dans cette vache, on a indroduit je ne sais combien d'hectolitres de lait, et l'on a habillé en baigneuses, pour le détailler, quatre jeunes filles attachées chacune au service d'un des pis de la nourricière. Ces pis sont en porcelaine et pourvus d'un ressort. En le faisant jouer, les jeunes filles remplissent les chopes qu'on leur tend de tous côtés. On pourrait se croire à Vichy, autour de la source de l'Hôpital, si les baigneuses rinçaient quelquefois leurs verres; mais elles perdraient trop de temps sans doute, car elles ne prennent jamais ce soin, sachant bien que l'Américain ne se formalise pas pour si peu de chose.

Maintenant, en nous éloignant de cette foire permanente, au milieu de laquelle ne cesse de circuler une cohue compacte, nous arrivons devant une suite d'immenses hôtels, construits en briques, et tous uniformément entourés d'une galerie couverte, large de

12 à 15 mètres, le long de laquelle sont alignées des tables, s'asseoient les curieux et se promènent les visiteurs.

En outre, devant chacun de ces établissements, s'étend un jardin dépourvu de toute espèce d'ombrage et, au fond de ce jardin, dans un décor de paysage fantastique, est placé un orchestre de dizième ordre. C'est, moins le chant, une fort pâle imitation de nos cafés-concerts des Champs-Élysées. Dans le jardin, comme sous la galerie, le public se prélasse sur des rangées de chaises disposées à cet effet, et prête une oreille recueillie aux accords mélodieux qui se font entendre. Ceux-ci mangent, ceux-là boivent; les autres ne font rien : ils regardent et ils écoutent, ce qui est pour eux le comble de la jouissance. Si je n'avais pas vu, de mes yeux vu, ce que je raconte, je n'aurais jamais supposé les Américains si mélomanes, ni si contemplatifs.

Maintenant, à quel chiffre évaluer l

foule incalculable qui traverse et qui remplit l'hôtel Bringhton, l'hôtel Manhottun, l'hôtel Oriental, etc.? Je serais fort en peine de le dire. Quand je l'évaluais tout à l'heure à deux cent mille personnes, je crois que je restais au-dessous de la vérité.

C'est en circulant au milieu de cette cohue que je vis se lever dans un groupe de cinq ou six personnes un monsieur fort bien mis qui me salua d'un grand coup de chapeau, accompagné d'un large sourire. Je reconnus aussitôt certain marquis, que l'on m'avait jadis présenté à Nice, et qui s'était évanoui comme un météore, sans que l'on sût au juste ce qu'il était devenu.

Son histoire tenant un peu du roman, je vais la raconter en peu de mots : — c'est mon état.

J'ignore son nom véritable, mais je sais que s'il n'est pas Italien, il a longtemps habité Naples. Ce fut là qu'il fit la connaissance d'une dame plus âgée que lui de vingt

ans pour le moins, et mère d'une jeune
qui pouvait alors avoir une quinzaine d'ann
La pauvre femme se laissa séduire par la
sinvolture et le joli visage du hardi cava
auquel nous donnerons le nom qu'il
plaira — le nom d'Alphonse, si vous vou

Alphonse, voyant que cette personne
nait grand train, ne résista pas aux premi
avances et, s'imaginant sans doute
c'était le meilleur moyen d'accaparer le
sûrement sa fortune, l'épousa sans rec
devant la maturité de ce fruit d'autor
Elle ne rachetait pourtant cette maturité
aucun autre avantage. Elle était pe
grosse, boursouflée, et fort myope
dessus le marché — mais myope à se he
contre un candélabre du boulevard, co
Sarcey, et lui faire des excuses !

Sous quel nom Alphonse épousa-t-
veuve? Acheta-t-il le titre de marquis
nom de plage bretonne sous lequel
rencontra plus tard? Se décerna-t-il à

même, sans bourse délier, des parchemins illusoires? C'est un mystère de peu d'importance. Toujours est-il qu'il y a cinq ans, on vit arriver à Nice le marquis Alphonse et sa femme, accompagnés d'une jeune fille blonde et d'apparence chétive, presque aussi myope que sa mère.

Ils louèrent un magnifique hôtel, à quelque distance de la gare, le meublèrent confortablement et ouvrirent leurs salons, où tout le monde se précipita d'un bond enthousiaste. Par tout le monde, j'entends ceux qui n'ont d'autre souci que le plaisir et la boustifaille et s'inquiètent peu d'où viennent les princes, ducs, marquis ou comtes, dont le littoral méditerranéen est inondé. Les autres se tinrent prudemment à l'écart, mais je reconnais que le nombre en était fort restreint.

En même temps, Alphonse installait des écuries et des remises. Il y avait calèche et landau pour ces dames, tilbury et phaéton pour monsieur. Sur la promenade des Anglais

on ne voyait que leurs équipages bleus à trains rouges, leurs laquais, à culottes de panne, étalant leurs superbes mollets blancs. Les jours de course, le fringant marquis conduisait en *four in hand* un mail-coach étourdissant.

Le bruit courait bien qu'il trouait son contrat de coups de canif assez nombreux; mais il se gardait bien de le faire assez ouvertement pour provoquer un scandale d'où pourrait naître un procès en séparation. Il se montrait avec sa femme et sa belle-fille dans tous les bals de souscription, des cercles Masséna et de la Méditerranée; on le rencontrait dans les avant-scènes de tous les théâtres. Il est vrai qu'on ne le voyait guère dans le vrai monde, celui qui se renseigne, se respecte, et ne recrute ses invités qu'à bon escient.

N'importe. Le marquis Alphonse tenait le haut du pavé et menait grand train, lorsqu'un événement inattendu renversa ce luxueux édifice. La fille de sa femme, qui avait tout

doucement atteint l'âge d'entrer en ménage, se maria et il fallut lui rendre des comptes. Or toute la fortune dont jouissait la mère lui revenant en propre, elle l'emporta dans sa nouvelle famille et s'éloigna.

Alphonse l'ignorait-il? Sa moitié lui avait-elle caché ce léger détail? C'est possible. Dans tous les cas, les bruits les plus alarmants circulèrent, à dater de ce moment, sur la solvabilité de ce couple mal assorti, dont les relations se refroidirent sensiblement. Quand le marquis et sa femme quittèrent Nice, à la fin de l'hiver de 1883, ils oublièrent, paraît-il, de payer une notable partie de leurs créanciers.

Or, un jour de septembre de l'année dernière que je flânais, vers six heures, sur le boulevard des Italiens, je vis descendre d'une victoria, à sa livrée, le bel Alphonse, qui entra dans le bureau des tabacs étrangers, situé dans la maison de l'hôtel de Bade.

Presque aussitôt, une seconde victoria,

très élégante, attelée de deux jolis chevaux alezans, vint ranger le trottoir au même endroit et j'en vis descendre une femme blonde, un peu mûre aussi, mais belle encore, que je reconnus pour une Américaine dont on avait parlé beaucoup à Paris, à Dieppe, à Trouville et... dans mille autres lieux.

Evidemment cet homme et cette femme s'étaient donné rendez-vous là. Pourquoi se cachaient-ils? Je me le demande, car je ne crois pas que ni l'un ni l'autre eussent grand' chose à ménager. Mais je pus me convaincre que je ne m'étais pas trompé, puisque au bout de quelques minutes je les vis ressortir et remonter chacun dans la voiture qui les avait amenés.

L'idée me vint aussitôt que le marquis songeait à se refaire des déceptions que son mariage lui avait causées, puis j'oubliai cet incident. Mais, en arrivant à Nice, l'hiver dernier, j'appris que M. et Mme Alphonse avaient totalement disparu du monde, qu

madame n'avait plus rien, que monsieur l'avait plantée là, et qu'on ne savait pas ce qu'ils étaient devenus.

En effet, j'apprenais encore un peu plus tard, par les affiches, qu'on allait vendre tous les meubles de l'hôtel qu'ils avaient habité. On m'a raconté qu'il y avait foule et qu'on se disputait leurs épaves. Ces sortes d'accidents sont si fréquents à Nice, que l'on n'y fait pas attention. Aussi je ne pensais plus du tout au marquis Alphonse, lorsque je le retrouvai gros, gras et bien portant à Coney-Island, en compagnie de l'Américaine avec laquelle je avais rencontré à Paris.

Parbleu! Il y avait longtemps que j'avais *viré* la chose. Entre sa légitime qui n'avait pas le sou, et son illégitime, qui passe pour avoir deux cent mille francs de rentes, Alphonse n'avait pas hésité : il avait choisi l'illégitime. Eh bien! je serai charitable envers lui, bien que j'aie répondu à peine au coup de chapeau dont il m'*honorait* et évité

la poignée de... main dont il me menaçai

S'il ne l'a pas trouvé déjà (ce qui m'éton nerait bien) je vais lui indiquer un dénoûmen aussi simple que moral à la comédie qu' joue depuis quelques années. Qu'il reste e Amérique le temps nécessaire pour se fai naturaliser — un an ou deux tout au plus — qu'il demande le divorce contre la légitime e quand il l'aura obtenu, qu'il épouse l'illé gitime.

Seulement qu'il se méfie ! Son Américain déjà pratique de naissance, a une grand expérience de la vie et ne se laissera peu être pas faire. Je ne puis donc pas termin mon récit et, pour continuer jusqu'au bo mon métier de romancier, je suis forcé finir par ces mots : « La suite au proch numéro. »

En continuant à visiter cette réunion d'i sur lesquels ont été conquis les bains de de Coney-Island et se sont élevés les hô dont je parlais tout à l'heure, je constate

fois de plus l'âpreté infatigable avec laquelle Jonathan chasse le dollar.

En effet, pas un des hôtels n'est en communication directe avec les autres. Toujours ils sont séparés par un obstacle quelconque et, toujours, il y a un chemin de fer pour le franchir. Celui qui est construit sur pilotis, à travers un petit bras de mer, est assurément le plus original. Le trajet ne coûte, il est vrai, que 25 centimes, mais quand on songe à la quantité de gogos qui en alimentent la circulation, on peut se figurer le chiffre auquel doit se monter la recette à la fin de la journée!

Naturellement, nous étions de ces gogos. Nous avions pris place dans un wagon, avec larges fenêtres toutes grandes ouvertes, et qui, au moment où le train s'arrêta, se trouvaient juste à la hauteur du quai de débarquement. Comme il y avait foule dans le wagon, et comme tout le monde se précipitait vers les issues, nous trouvâmes plus

simple de monter sur la banquette et de sortir par la fenêtre. Rien n'était plus facile et n'avait point la prétention d'être un tour de force. Les dames qui nous accompagnaient l'exécutèrent sans effort, en s'appuyant légèrement sur la main que nous leur tendions.

Au moment où elles mettaient pied à terre, une femme qui se trouvait dans le même train que nous s'écria :

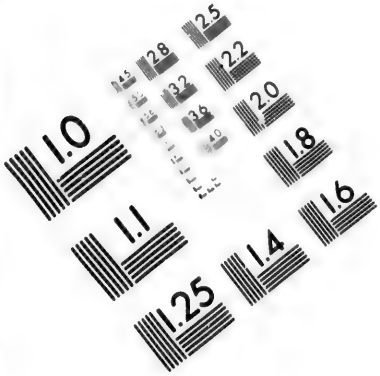
— Parbleu ! ce ne n'est pas malin ce qu'elles font là. J'en ferais bien autant si j'avais un pantalon...

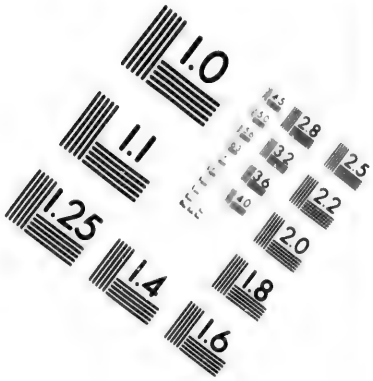
Cette phrase, prononcée en pur français, d'une voix légèrement enrouée, et avec un accent faubourien certainement originaire de Belleville ou de Montmartre, nous fit retourner d'un mouvement unanime. Il est si rare d'entendre parler français à New-York ! Nous aperçûmes alors une femme de trente-cinq ans environ, mince, aux traits fatigués, vêtue d'une robe qui ne manquait pas de

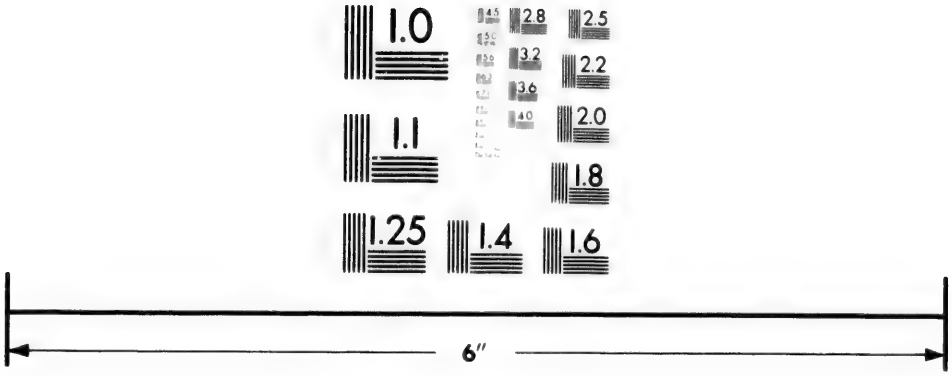
cachet, mais qui, comme sa maîtresse, avait depuis longtemps perdu sa fraîcheur.

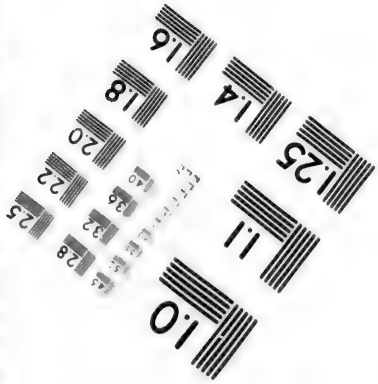
Elle donnait le bras à un jeune homme de vingt-huit ans, également mince, également fatigué, à la figure soigneusement rasée, ayant toutes les allures d'un comédien de province. Pauvres cabotins ! ils n'avaient pas l'air heureux. Que, diable! pouvaient-ils bien faire à Coney-Island?...

Au lieu de reprendre le bâteau qui nous avait amenés, nous revenons par chemin de fer de cette foire étrange, très satisfaits de notre promenade, car, en vérité, personne de nous n'avait jamais rien vu de semblable. Nous prenons place dans un wagon tout nouveau pour nous. Il se composait de deux rangées de fauteuils en velours rouge, placés à chaque côté du wagon et disposés par angle de trois. Ils étaient scellés au plancher par une tige de fer et pivotaient sur leur axe, comme des tabourets de piano, de sorte qu'il suffisait d'un mouvement imperceptible









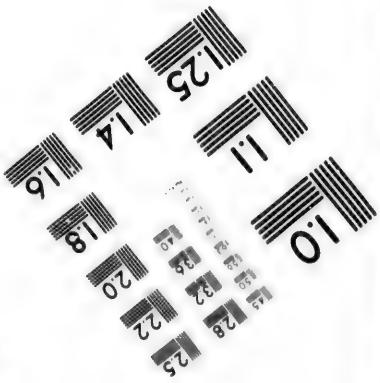


IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)

6"

Photographic
Sciences
Corporation

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-4503

1.0

pour évoluer dans tous les sens et causer en face avec qui l'on voulait. Nous en avons fait un jeu, vous le pensez bien, et nous nous en sommes donné pour notre argent, car ces wagons coûtent un peu plus cher que les autres.

A quelque distance de Coney-Island, nous traversions un petit bois, lorsqu'un même cri d'étonnement s'échappa de notre poitrine! Encore une chose que nous n'avions jamais vue! Une forêt-réclame! Tous les troncs d'arbres étaient garnis de petites plaques rouges, portant en lettres blanches, le nom d'une découverte merveilleuse et d'un produit incomparable.

Rien n'est plus fréquent en Amérique. Déjà, pendant notre voyage, nous avions remarqué que toutes les clôtures, sans exception, étaient couvertes d'annonces du même genre, que le long des rivières, tous les rochers en étaient inondés. Cela nous avait fait sourire, et nous savions de longue

date que l'annonce joue un grand rôle aux États-Unis. Mais une forêt-réclame! Voilà qui dépassait de cent coudées les palissades et les rochers!

O peuple américain! c'est donc bien vrai? Tu n'es qu'un peuple de puffistes. Ce n'est pas une république que ton pays, c'est un empire et c'est Barnum qui est ton souverain!

Partout, en effet, se retrouve ici cette exagération, qui contraste si étrangement avec le caractère impassible et froid en apparence du Yankee. Lisez ses journaux et parcourez leurs annonces : le produit qu'ils vantent est toujours le meilleur et le plus avantageux; entrez dans un magasin, on vous certifiera que nulle part vous ne pouvez trouver mieux et que vous êtes en présence du plus honnête et du plus habile homme qui existe. Il n'est pas jusqu'au dernier des barbiers qui n'ait dans sa boutique un tout petit écriteau, sur lequel il se vante de mieux raser que ses confrères. Allons, tous les gascons ne sont pas nés sur

les bords de la Garonne et tous les blagueurs ne poussent pas sur la Cannebière.

Après avoir tant de fois et de toutes les façons parcouru New-York dans tous les sens, nous avons visité la plus grande partie des magasins, dans l'espoir d'y découvrir quelque chose d'original et qui mérite d'être rapporté. Nous nous figurions qu'il devait y avoir l'article de New-York comme il y a chez nous l'article de Paris. Nous n'avons rien, absolument rien trouvé. Les orfèvres seuls, ont attiré notre attention par l'habileté avec laquelle ils travaillent les pièces en argent martelé, depuis les plus petites jusqu'aux plus grandes.

La maison Tiffany est de toutes, à ce qu'il nous a semblé, la plus grande et la mieux achalandée. Le chef de cette maison — et l'on peut bien donner le nom de chef à un homme qui a cent ou cent cinquante commis sous ses ordres — a étalé sous nos yeux avec une complaisance et une confiance q

nous ont surpris, des richesses innombrables en bijoux et en pierreries. Il nous a montré, entre autres objets, un diamant jaune, gros comme une grosse noisette, très épais, très finement monté sur quatre griffes, et d'une valeur de 500.000 francs.

Enfin, il nous a promenés dans ses magasins, qui occupent la maison tout entière et qui sont un véritable bazar. On y trouve de tout, en effet, jusqu'à des parapluies! En France, nos grands orfèvres dédaigneraient d'adjoindre à un commerce dont ils ont fait un art des objets si disparates; en Amérique, on ne se croit pas déshonoré pour si peu, on cherche à gagner de l'argent par tous les moyens.

Je m'empresse d'ajouter, du reste, que chez Tiffany, comme partout, à part les pièces d'orfèvrerie que j'ai signalées et dont nous avons fait emplette, tout le reste est d'assez mauvais goût; les imitations d'or et d'argent, principalement, sont loin d'atteindre

la perfection, le dessin et le cachet artistique que nous avons su leur donner.

J'en conclus que les Américains auront beau remuer des millions de dollars, être un peuple actif, ingénieux, avancé, bien plus avancé que nous dans ce qui constitue le côté pratique de la vie et le mouvmeent des affaires, ils ne seront jamais que des trafiquants, tant qu'ils n'auront pas créé l'*art*. Qu'il soit original, qu'il ne ressemble en rien aux traditions que suivent tous les pays depuis quinze cents ans, tant mieux! S'ils trouvent quelque chose de neuf, qui réunira le goût à la pureté de la matière ou de la ligne, nous serons les premiers à le leur emprunter. Jusque-là, ils n'ont rien à nous apprendre, sous aucun rapport. Le fameux grand peuple, dont on nous a si souvent assourdi les oreilles, n'est et ne sera longtemps qu'un manieur d'affaires et un brasseur d'argent.

J'aurais bien voulu parler des Américaines

mais, je l'avoue en toute humilité, je ne les ai pas fréquentées — chez elles du moins. Le peu que j'en puis dire — et il ne s'agit que de leur extérieur — n'est pas à leur avantage. Elles s'habillent mal, affreusement mal, presque aussi mal que les Anglaises. En général elles se fourrent sur la tête une large tourte, surchagée de plumes, qui voudrait ressembler au chapeau dit « Van-Dyck ou mousquetaire » mais qui a singulièrement changé de forme en traversant l'Océan ! Une Française, établie à New-York, m'affirme même que « la tentation du panache perd la plus grande partie des ouvrières et qu'elles sont sans défense contre lui *pourvu que cela ne se sache pas* ».

Quant à leurs robes, ce sont des espèces sarreaux, à pièce et à larges plis, à la ille écourtée, qui semblent avoir pris à che de dissimuler ce qu'ils devraient mettre relief. Leurs mains et leurs pieds n'ont

rien d'extraordinaire, ni dans un sens ni dans l'autre.

A voir ces malheureuses ainsi fagotées, on ne trouvera donc pas extraordinaire que très peu d'entre elles, infiniment peu, m'aient paru jolies.

Je ne parle pas, bien entendu, des quelques Américaines qui sont en relations fréquentes avec Paris, qui s'y font habiller et chausser, qui sont en un mot absolument francisées.

On sait que la femme, dans tous les pays, possède, bien plus développé que chez l'homme, le talent d'assimilation. Joignez à ce don particulier la coquetterie qui lui est naturelle, et vous ne serez pas étonnés que l'Américaine s'identifie si aisément avec nos mœurs, nos habitudes, notre costume — si vous calculez surtout que cela lui coûte en France beaucoup moins cher qu'aux États-Unis.

Mais l'Américaine de Paris et des villes d'eau est une exception. Ce n'est pas d'après

elle qu'on doit juger ses compatriotes. Il faut les voir chez elles, bourgeoises et ouvrières, telles que je les ai vues par cent mille, avec le costume qui est le leur, ou du moins qu'elles ont adopté !! Eh bien ! celles-là, j'ose à peine le risquer, ressemblent à des chiens savants bien plus qu'à des femmes, et je ne peux pas comprendre que, de gaieté de cœur, elles renoncent ainsi à faire valoir toutes les grâces dont elles sont certainement douées.

Voilà le résultat de mes observations. Quant à leur manière d'être et à leur caractère, je n'en sais pas le premier mot. On m'a bien dit, et j'ai pu le constater, que la jeune fille jouit ici d'une liberté excessive, qu'elle se promène et voyage seule, à toute heure de jour et de nuit. Lorsque je suis arrivé en Amérique, on m'a bien recommandé d'être prudent et de ne pas *m'emballer*, parce que cela pourrait me coûter gros !

Je n'en ai pas fait l'expérience et ne répète

que ce que j'ai entendu. On m'a dit encore — et cela je ne le crois guère — qu'il y avait quatre femmes pour un homme en Amérique et qu'on dressait les jeunes miss à se chercher un mari. Aussi, quand je les voyais aller et venir avec une si grande liberté d'allures, causer, sans présentation préalable, avec des gens qu'elles ne connaissaient pas, voyager avec le *patito* de leur choix, je me demandais avec inquiétude ce qu'il arrivait de leur « capital » en pareil cas. Je ne m'imagine encore que très difficilement qu'il ne soit pas un peu ébréché, le jour où elles parviennent enfin à trouver le mari sur lequel elles ont jeté leur dévolu.

Sur tout ce qui m'a été raconté à ce sujet tant au Canada qu'aux États-Unis, il y aura une série de romans à faire; mais je suis de ceux qui ont le respect de la vérité en matière de voyage, et qui ne parlent que de ce qu'ils ont vu ou expérimenté. Je ne donne de tous ces racontars que pour ce qu'ils valent

a dit encore —
– qu'il y avait
e en Amérique
niss à se cher-
les voyais aller
berté d'allures,
alable, avec des
nt pas, voyager
e me demandais
ait de leur « ca-
l'imagine encore
e soit pas un peu
viennent enfin à
les ont jeté leur

conté à ce sujet
-Unis, il y aura
; mais je suis d
vérité en matiè
t que de ce qu'
e ne donne do
r ce qu'ils vale

et je confesse, à mon grand regret, que je n'ai pas vécu dans l'intimité de l'Américaine d'Amérique.

Je me figure d'ailleurs qu'étant femme elle défie toute analyse, comme celle de tous les autres pays, et qu'elle n'échappe jamais si bien qu'au moment où l'on croit la mieux tenir.

Maintenant voulez-vous que je vous dise franchement quelle impression vous laisse un pareil voyage? C'est qu'on revient chez soi plus Français qu'on n'est parti, c'est qu'il n'y a qu'un pays : la France — et qu'une femme : la Française.

Aussi, je le déclare hautement, je quitterai New-York avec le plus grand plaisir et, si j'y revenais un jour, le plus étonné de m'y voir, ce serait assurément moi.

En attendant, puisque c'est sur notre chemin, partons pour New-Port.

Mardi, 8 juillet.

C'est décidé. Voilà trois jours que la *Nubienne* est arrivée de Montréal et que nous avons repris à bord nos habitudes. La traversée de New-Port nous sourit assez. On nous a dit que c'était le Deauville des États-Unis et que nous y trouverions la crème du gratin américain. Le pilote que nous avons fait demander est arrivé depuis la veille. Il se prétend pilote de l'État et montre les certificats les plus flatteurs. Cela nous semble bien étonnant, car ce jeune homme ne paraît guère avoir plus de vingt ans et, par conséquent, ne peut pas avoir beaucoup navigué. Cependant, comme il porte

un uniforme de midshipman et que ses brevets sont en règle, il faut bien admettre la précocité de ce jeune phénomène et nous levons l'ancre.

Mais voilà qu'au moment de s'éloigner, on s'aperçoit que le second cuisinier, qui est allé chercher de la glace à terre, n'est pas encore revenu, bien qu'il soit parti depuis plus de trois heures! On attend, on est obligé de stopper, on fouille les quais du regard avec impatience, car le pilote a déclaré qu'il ne pouvait franchir que de jour les passes dans lesquelles nous devons nous engager. Enfin nous finissons par apercevoir notre maudit cuisinier, mais il faut mettre à l'eau une embarcation pour l'envoyer chercher, ce qui nous prend encore un bon quart d'heure.

Nous partons à 4 heures, nous descendons l'Hudson, nous franchissons le pont de Brooklyn, sans effleurer même le tablier de l'extrémité de notre grand mât, et nous voilà

dans l'Est-River. Nous longeons les îlots sur lesquels ont été bâties, en dehors de la ville, les prisons d'hommes, de femmes, et les maisons de fous. Nous nous engageons alors dans les méandres sans fin de la rivière. Une première fois, notre jeune pilote nous dirige vers une passe dont l'étroitesse nous fait frémir, d'autant plus que nous voyons deux goëlettes suivre devant nous la passe voisine. Cela nous fait ouvrir l'œil, mais ce jeune homme commande avec tant d'aplomb que nous n'osons pas croire à une erreur.

Nous sommes tous sur le pont, examinant le paysage ensoleillé, commentant les difficultés de cette navigation, lorsque le pilote nous engage brusquement dans un bras de rivière très resserré, au bout duquel, à 300 mètres environ, on voit l'eau bouillonner avec des frémissements alarmants.

Le capitaine le fait remarquer au pilote. Celui-ci consulte sa carte et s'aperçoit qu'il s'est trompé une seconde fois. On stoppe, et

fait machine en arrière, trop tard, hélas ! Nous échouons en plein dans les Portes d'Enfer (*Hell-Gate*). Fort heureusement le navire avait déjà beaucoup perdu de sa vitesse et la secousse n'a pas été trop rude, mais la moitié de la *Nubienne* est engagée par l'avant et nous prenons sur bâbord une inclinaison fâcheuse.

Les journaux de New-York ont raconté, du reste, notre accident à peu près tel qu'il est arrivé. Seul le *New-York Hérald* l'a de beaucoup amplifié et a prétendu que « la secousse avait été si forte que nos vergues de mâts avaient touché l'eau ». Le trop zélé reporter, qui a transmis cette nouvelle au journal de M. Gordon-Bennett, ne s'est pas rendu compte évidemment que, si nos vergues avaient touché l'eau dans un échouage, nous ne nous serions jamais relevés. D'ailleurs il ne peut pas affirmer un fait dont il n'a pas été témoin, puisque nous étions seuls sur la rivière au moment de l'accident.

Ce qui est vrai, c'est que nous étions consternés. Encore une fois Mme M... se croyait perdue. — Partons, partons! s'écriait-elle. Il fallut la rassurer et lui faire remarquer que le bateau ne pouvait pas couler puisqu'il touchait le fond.

Nous étions néanmoins fort embarrassés, quand deux remorqueurs, véritables mouches de rivière, voyant notre situation critique. accourent pour essayer de nous dégager. Après avoir demandé d'abord 100 dollars, ils finissent par en accepter 50 et par prendre les deux haussières qu'on leur envoie. La première, grosse pourtant comme le poing, casse au premier effort; on la remplace, les deux remorqueurs s'attellent, pendant que nous continuons à faire machine en arrière.

Au bout d'une heure enfin, grâce au flot qui nous vient en aide, nous parvenons à nous déhâler, mais nous n'osons pas continuer notre route et nous sommes obligés de chercher un mouillage.

Le pilote a complètement perdu la tête. Il crie et se démène comme un fou. Il connaît si peu les parages du Sund qu'il ne sait où nous conduire. Notre capitaine s'adresse à l'un des remorqueurs qui, moyennant 10 dollars de plus, consent à prendre les devants pour nous indiquer le chenal et se charge de nous mener à bon port.

A 8 h. 1/2, nous jetons enfin l'ancre dans *Flushing-Bay* et nous pouvons nous mettre à table, après avoir congédié notre misérable pilote avec tous les égards dus à son ignorance et à sa maladresse.

Le dîner nous remet un peu des émotions que ce « naufrage » nous avait fait éprouver ; mais notre excursion à New-Port est bien compromise ! Il ne nous est pas possible d'affronter la traversée de l'Océan sans faire visiter la coque du navire. Il faudra le mettre en cale sèche, à New-York, et y perdre les deux ou trois jours que nous comptions passer à New-Port.

Voilà donc à quelle contrariété et à quelle dépense, pour ne pas dire à quel danger, nous a exposés la déplorable légèreté du capitaine de port! Voilà entre les mains de quels gamins ignares on confie la vie des passagers, de l'équipage, et le salut d'un navire! C'est tellement inconcevable qu'on ne sait plus en quels termes signaler cette coupable négligence; il est bon, dans tous les cas, de la dénoncer aux commandants de navire, qui, comme nous, iraient demander à l'Amérique la même protection et les mêmes sécurités qu'ils n'ont jamais manqué de trouver en France.

Ainsi, les deux seuls accidents que nous ayons eus, à Québec et à New-York, c'est à l'inexpérience de deux pilotes que nous les devons! Je livre donc à la publicité le nom de celui qui s'est présenté à bord, revêtu de l'uniforme de la marine américaine. Il se nomme Boulanger. La lettre du capitaine de port qui le recommandait est signée « Boyton »

Mercredi, 9 juillet.

En nous quittant, la veille, le pilote avait formellement promis de revenir ce matin à 8 heures et de ramener un de ses confrères.

A 8 h. 1/2 il n'était pas encore là et nous étions menacés de perdre un temps précieux, lorsqu'un homme, aux cheveux et à la barbe grise, mis comme un bourgeois aisé, vint à nous dans son bateau et nous demanda comment un navire de notre importance était mouillé dans *Flushing-Bay?* Le capitaine Muller lui ayant raconté ce qui nous était arrivé, cet homme donna son nom, lui apprit qu'il était pilote du Sund depuis trente-

quatre ans et offrit, au cas fort vraisemblable où le pilote que nous attendions ne viendrait pas, de nous ramener à New-York.

Le capitaine accepte, le fait monter à bord et l'interroge plus longuement. Ce brave homme lui apprend alors qu'il demeure à *Flushing-Bay*, juste en face de l'endroit où nous avions passé la nuit. Le matin, en se réveillant, il avait été très étonné d'apercevoir un navire de notre tonnage dans une baie où ne mouillent ordinairement que des sloops ou des goëlettes au cabotage et, très judicieusement, il en avait conclu qu'un accident quelconque nous avait arrêtés en route.

A 9 heures, personne n'ayant paru, nous acceptons les propositions de cet intelligent bonhomme et nous levons l'ancre pour revenir à New-York, très inquiets sur les suites de notre mésaventure.

Trouverons-nous une cale libre? De quelle importance seront nos avaries? L'officier mécanicien affirme qu'au moment de l'échouage

il a senti se soulever le plancher de la machine. Cela n'a rien de rassurant. Peut-être serons-nous retenus pendant plusieurs jours.

La gaieté n'est donc pas à l'ordre du jour au moment où le pilote monte sur le banc de quart. Comment celui-ci va-t-il s'en tirer? A cet égard nous sommes promptement rassurés. A voir l'aisance avec laquelle il évolue au milieu des voiliers et des vapeurs dont la rivière est couverte, il est facile de juger que, cette fois, nous avons mis la main sur un homme qui connaît son métier... Quel malheur que nous ne l'ayons pas rencontré au moment où nous nous mettions en route!

En effet, par un tout autre chemin que la veille, nous arrivons sans encombre devant le *Pavillon de la Presse*, où mouillent les navires de guerre. La matinée et la journée se passent en démarches au consulat et chez l'agent de la Compagnie « Le Lloyd », à laquelle la *Nubienne* est assurée. Pendant ce temps. on se met en quête pour nous d'une

cale sèche. Il n'y en a pas de libre! C'était bien ce que nous craignions.

Cependant, à 8 heures du soir, on vient nous avertir qu'on en mettra une à notre disposition pour le lendemain, mais que nous ne pourrons pas y passer plus de vingt-quatre heures. Tant mieux si ce délai peut nous suffire. Dans tous les cas, une fois que nous serons là, personne ne viendra nous en déloger.

Comme nous sommes à peu près sûrs que nous n'avons pas d'avaries sérieuses, puisque, après une inspection minutieuse du navire, on a constaté qu'il ne faisait pas une goutte d'eau, nous acceptons le délai qu'on nous impose et nous nous endormons tranquilles, sinon contents.

Jeudi, 10 juillet.

Notre affaire de pilotage n'est pas claire. Personne ne veut connaître, paraît-il, le jeune Boulanger, et le bureau des pilotes affirme qu'il ne figure pas sur son livre. Cela ne m'étonne aucunement. Il est si simple de désavouer quelqu'un en pareil cas ! Non, je le crois aussi, Boulanger n'est pas inscrit sur le livre des pilotes, mais il fait partie des apprentis pilotes de l'État, dont il porte l'uniforme et la casquette à tresse dorée. L'agent du Lloyd, qui y est le plus intéressé, promet de tirer cette affaire au clair. Cela le regarde, mais que nous importe à nous ? Le

mal est fait. Pouvons-nous regagner le temps perdu?

A 9 h. 1/2, deux remorqueurs viennent nous chercher pour nous conduire à la cale sèche, car il est défendu d'y entrer avec ses feux allumés. L'un nous hale par l'avant, l'autre nous accoste par tribord arrière, et nous voilà partis, ainsi qu'un malfaiteur entre deux gendarmes. Nous repassons pour la troisième fois sous le pont de Brooklyn, auquel nous croyions bien avoir dit adieu pour toujours et nous arrivons devant la cale qui nous est destinée.

Trois ou quatre caboteurs en masquaient l'entrée et voyaient bien qu'ils nous gênaient. Vous croyez peut-être qu'ils se sont dérangés, qu'un employé du port quelconque est venu leur donner l'ordre de quitter la place? Pas du tout. Ils n'ont pas bougé et il nous a fallu nous frayer passage. Ce n'est qu'en se voyant serrés d'un peu trop près qu'ils se sont décidés à faire un léger mou-

vement en avant. C'est cependant un emplacement qui se paye assez cher pour que l'on fasse respecter le droit de celui qui l'achète. Non, personne ne s'émeut ici pour le compte des autres. « Chacun pour soi », telle devrait être la devise de Jonathan.

Nous finissons par nous glisser sur le plancher et, aussitôt, de chaque côté du navire, les pompes d'épuisement commencent à fonctionner. Au bout d'une heure nous étions hors de l'eau et nous pouvions constater *de visû* les avaries que nous avions subies. Elles sont heureusement insignifiantes, grâce à notre quille d'échouage de tribord, qui a préservé la coque du navire. Elle a si rudement porté d'ailleurs qu'elle est faussée et cassée. A l'avant, quelques rivets ont cédé et, sous la machine, le gabord de bâbord est un peu bossué. On nous fait espérer que demain les réparations seront terminées et que nous pourrons repartir samedi matin.

Ainsi soit-il! En attendant, nous voilà

parcourant de nouveau les rues de New-York par une chaleur accablante, ou recevant les reporters de journaux, qui ont appris notre échouage et qui viennent chercher des renseignements.

Fort heureusement on nous a permis d'allumer le fourneau de la cuisine et nous pouvons dîner à bord. Le soir, le temps est horriblement lourd. Nous prenons le café sur la dunette... Un peu de brise nous ferait grand bien... Mon Dieu! qu'elle est triste cette prison de bois dans laquelle nous sommes enfermés! — et comme il nous tarde de revenir en France!

---

de New-York
u recevant les
t appris notre
cher des ren-

a permis d'al-
et nous pou-
emps est hor-
le café sur la
s ferait grand
st triste cette
nous sommes
ous tarde de

Vendredi, 11 juillet.

Non, cela ne sera pas fini aujourd'hui. L'agent du Lloyd ne veut pas nous laisser partir sans faire visiter le manchon de l'hélice. On va s'y mettre à l'instant. Les chaudronniers ont travaillé toute la nuit à forger et à poser les rivets que l'ingénieur leur a fait remplacer. Nous en voilà débarrassés. C'est le tour des peintres. Ils grattent la coque du navire avant de la peindre. Une légion de barbouilleurs l'entoure et fonctionne assez rapidement, sans que nous en soyons trop incommodés.

En revanche, nous avons à notre droite une drague, qui nettoie le dock voisin du nôtre,

et qui déverse à flots dans un bateau de service une boue noire et puante, dont le vent n'emporte pas assez vite les infectes émanations.

Nous voilà condamnés, pour éviter ces bouffées nauséabondes, à une journée de ce New-York monotone, que nous avons tant vu et que nous commençons à prendre en horreur.

Quand nous rentrons à bord, on y embarque les provisions. Il pleut de tout sur le pont, depuis des choux jusqu'à des ananas. Ce mouvement nous occupe et nous distrait, mais ne calme pas notre impatience. A chaque instant nous allons consulter le capitaine Muller, car les deux couches de peinture sont déjà sèches, nous nous en sommes assurés.

— Est-ce pour aujourd'hui, capitaine ?

— Non, messieurs, ce ne sera que pour demain matin, vers onze heures, à cause du flot. Hélas !...

Samedi, 12 juillet.

Que le ciel vous préserve de deux jours de cale sèche à New-York! Certainement, si nous avions pu prévoir que les réparations auraient duré si longtemps, nous ne serions pas restés à bord; mais on nous avait affirmé que tout serait terminé dans les vingt-quatre heures : pour si peu nous n'avons pas voulu lâcher pied.

A peine sommes-nous descendus à terre, pendant ces deux derniers jours, pour faire quelques achats indispensables. Aujourd'hui, nous avons tellement peur que la *Nubienne* parte sans nous, que nous ne sortons pas.

Nous sommes là, appuyés sur la lisse,

attendant avec une véritable fièvre le moment de nous remettre à flot et de fuir cette horrible dragueuse (en France, les mariniers appellent cela une *Marie-Salope*, et je vous jure que c'est bien nommé) qui continue à fonctionner et à nous empester. C'est qu'avec la théorie des vibrions un voisinage comme celui-là n'a rien de rassurant !

Allons, bon ! Voilà la marée qui retarde de 45 minutes encore l'heure qu'on avait fixée. Elle sonne enfin ! A midi nous reprenons possession de « l'élément perfide », nous *re*repassons le pont de Brooklyn — pour la dernière fois, espérons-le — et nous allons mouiller devant la *Batterie*, à l'entrée de la grande passe, tout prêts à reprendre la mer.

C'en est fait maintenant de notre excursion à New-Port. Deux d'entre nous ont absolument besoin d'être à Paris pour la fin du mois et il faut compter avec les hasards du retour...

Si j'avais cru que le lecteur tînt beaucoup à avoir une description de New-Port, je l'au-

rais copiée dans un livre de voyages, j'y aurais joint quelques *aperçus nouveaux*, et je lui aurais facilement persuadé que j'en arrivais directement, mais je pousse à l'extrême le culte de la vérité et j'avoue humblement que je n'ai pas mis les pieds à New-Port.

Je le regrette assez, du reste. J'ai maudit de toute la puissance de mes poumons ce méchant pilote de contrebande, qui nous a infligé trois jours de New-York de plus que nous n'avions mérité, et nous a privés d'un des plus grands plaisirs que nous nous étions promis : voir une station de bains de mer fréquentée par l'Élégance américaine.

Ce serait plus regrettable encore, s'il était vrai, comme nous l'ont affirmé deux yachtmen, qu'une foule de yachts, en villégiature à New-Port, y attendaient la *Nubienne*, dont l'arrivée était annoncée, pour lui faire une réception enthousiaste. Vrai, je n'aurais pas été fâché de voir ça; mais j'en doute un peu, je ne le cache pas, après la façon dont nous

avons été accueillis à bord de la *Belle Horton*, le jour des régates de Larchmont.

Maugréant contre cette déconvenue, nous arpentons la dunette, interrogeant du regard le quai désert, d'où doit venir la note formidable des frais à payer, en attendant qu'il plaise à la compagnie d'assurances de les rembourser. Enfin un canot se détache, portant le chapeau gris du *Ship-chandler* que nous guettions depuis deux heures. Hurrah pour Paterson!

Ce n'est pas fini. Il faut que le capitaine vérifie les comptes qu'on lui présente. Cela dure encore une bonne heure. Notre nouveau pilote est sur la passerelle, examinant l'horizon qui se rembrunit, redoutant la brume, cette ennemie acharnée de la navigation dans ces parages.

Je l'aurais parié. Tant que nous sommes restés à terre, nous avons eu un temps superbe. Nous allons reprendre la mer : il va faire un temps atroce.

A 4 heures enfin, *exit* Paterson avec son argent; nous levons l'ancre et nous partons.

Dans la baie, nous rencontrons successivement trois goélettes et un grand sloop de plaisance qui saluent notre pavillon d'un coup de canon, politesse à laquelle nous répondons de la même manière.

A 6 h. 1/4 notre pilote nous quitte pour remonter à bord de sa goélette qui l'attendait. Nous sommes en pleine mer!

Devant nous, le ciel se couvre affreusement; la mer est noire comme de l'encre. Je crois que nous allons être vigoureusement époussetés. Hum! Nous sommes environnés d'éclairs aveuglants; vingt fois nous voyons le tonnerre tomber autour de nous. Très heureusement, l'orage se résout en une pluie diluvienne et nous finissons par nous endormir au bruit de l'épouvantable concert qui n'a pas cessé pour cela de mugir à nos oreilles.

Dimanche, 13 juillet.

Le temps est couvert, mais la mer est a
calme, quoique le baromètre ait un
baissé. Cependant il se forme insensiblen
une forte houle, qui nous prend par le tra
et nous fait rouler d'une manière atr
sans que le vent soit assez fort pour r
appuyer et gonfler nos voiles. La journé
passe dans des alternatives de brume, p
dant lesquelles la machine ne cesse de sif
et d'éclaircies à peine suffisantes pour p
mettre de faire le point.

Pendant une de ces éclaircies, nous som
assaillis par une troupe de marsouins,
les sauts et les évolutions rapides nous di

manche, 13 juillet.

ais la mer est assez
mètre ait un peu
rme insensiblement
prend par le travers
e manière atroce,
sez fort pour nous
oiles. La journée se
ves de brume, pen-
e ne cesse de siffler,
ffisantes pour per-

ircies, nous sommes
de marsouins, dont
rapides nous diver-

tissent beaucoup. Aussitôt, digne fils d'un héros, un de nos amis, que nous avions surnommé *OEil-de-Faucon*, pour sacrifier à la couleur locale, se précipite sur sa carabine, qu'il brandit d'un bras triomphant, s'élance sur la dunette.

« Pousse au monstre et, d'un plomb lancé d'une main [sûre,
« Il lui fait dans le flanc une large blessure. »

L'infortuné marsouin perd des flots de sang et nous montre son ventre blanc. Quatre fois de suite, *OEil-de-Faucon* essaie vainement de renouveler ce brillant exploit. Aussi, pour justifier son surnom, voudrait-il hisser à bord sa première victime et repaître de sa vue ses regards sanguinaires... On stoppe, on met une embarcation à la mer, on cherche... plus rien! Les pauvres bêtes ont-elles été mangées par leurs camarades? Ont-elles simplement coulé à fond? Mystère. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'on n'en retrouve

pas la trace. *Œil-de-Faucon* est désolé. Il comptait se repaître de cette horrible cuisine et se berçait même du fallacieux espoir de nous en faire goûter. (Pas à moi, juste ciel! On m'a joué ce tour-là une fois à Saint-Nazaire, on ne m'y repincera plus!) Il faut y renoncer. La brume devient plus épaisse, les matelots sont forcés de rentrer à bord. La journée s'achève sans autre incident — c'est-à-dire que nous roulons toujours abominablement.

---

t désolé. Il
rible cuisine
ıx espoir de
i, juste ciel!
à Saint-Na-
s!) Il faut y
ıs épaisse, les
er à bord. La
ident — c'est-
urs abomina-

Lundi, 14 juillet.

Naturellement nous avons passé une nuit détestable — moi surtout qui ai le roulis en horreur. Aussi suis-je levé de très bonne heure.

A 4 heures, nous rencontrons un paquebot allemand qui se dirige vers New-York. Il transporte sans doute des émigrants, car c'est incalculable ce qu'on trouve d'Allemands aux États-Unis!

A 6 heures, nouvel événement. Un poisson volant se jette dans la figure du matelot qui tenait la barre et manque de lui crever l'œil. Il ressemble à la fois à un mulet par les ailles et à un maquereau par la couleur,

mais pas du tout à ce qu'on m'a fait voir jadis, quand j'étais au collège, dans la classe d'histoire naturelle. J'en conclus, pour ne pas renier les bienfaits de l'Université, qu'il y a plusieurs espèces de poisson volant et j'attends, pour me livrer à des études plus approfondies à cet égard.

Le vent de Sud-Est, que nous avions par l'avant de tribord, saute tout à coup au Nord-Ouest. Nous en sommes ravis d'abord, car cela nous permet pour la première fois d'établir notre voilure entière, y compris les perroquets; mais la mer grossit lentement et devient un peu dure.

Néanmoins, nous marchons si bien que le mécanicien demande à resserrer les cylindres de sa machine qui ont un peu joué. De 2 à 4 heures, nous voilà donc exclusivement navire à voiles et filant sept ou huit nœuds.

Quant à nous, assis sur la dunette, admirant le spectacle que nous avions sous les yeux, nous songions à nos parents, à nos

amis, à Paris qui célébrait ce jour-là sa grande fête nationale, tandis que nous étions seuls au milieu de l'immensité. Elle n'a pas été gaie pour nous, cette fête du 14 juillet, pas gaie non plus pour l'équipage, qui avait pourtant reçu en son honneur double ration de vin, de rhum et de café !

A présent que la machine avait repris sa marche, nous nous consolions un peu du gros temps, en songeant que nous filions douze ou treize nœuds à l'heure et que, si cela durait, nous pourrions peut-être gagner un jour ou deux sur la durée du trajet.

C'est singulier, mais depuis que nous avons mis le cap sur le Havre, nous sommes possédés d'un désir de revoir la France que nous n'avons jamais ressenti. Les heures nous paraissent des siècles et les jours des éternités. Nous les comptons sur nos doigts, comme font les écoliers lorsque le moment des vacances approche.

Le dîner a été assez gai. Nous l'avions ar-

rosé de champagne, bien qu'il fallût saisir son assiette au passage, tant le roulis était fort. Au dessert, on nous apporte un second poisson volant, exactement semblable au premier, qui s'était jeté dans les bras de la femme de chambre. Encore? Oui. Parbleu! cela n'est pas étonnant. L'eau, qui n'avait pas jusqu'ici plus de 16 degrés, en marquait 22 à quatre heures. C'est un commencement de court-bouillon. Voilà pourquoi les poissons ne veulent pas y rester et éprouvent le besoin de prendre l'air.

« Et la mer grossissait toujours... » Et ce satané roulis grandissait aussi... Quand l'heure de se coucher est arrivée, c'est dans tout le bateau un vacarme assourdissant. Dans le salon et les cabines, les meubles culbutent les uns par-dessus les autres; dans l'office les porcelaines et cristaux se livrent à une sarabande infernale.

Au-dessus de nos têtes, sur la dunette, les bayes se promènent, les poulies grincent

les barres d'anspect dégringolent, avec des bruits sourds qui font tressaillir. Allez donc dormir au son d'une musique semblable! Personne ne peut fermer l'œil. C'est un désarroi général.

On nous avait pourtant promis pour le retour une traversée magnifique... Je crois que j'étais le seul à en douter ; pourquoi ne me suis-je pas trompé?

Mardi, 15 juillet.

C'est généralement le matin, quand ce n'est pas sur l'heure, que je prends les notes à l'aide desquelles j'ai pu refaire ce petit livre. Or il fallait qu'il fît bien mauvais temps ce matin-là, car, bien que ces notes fussent écrites au crayon, elles forment un gribouillage si compliqué que je puis à peine les déchiffrer.

A 7 heures, on signale un navire. A la mer, un navire est toujours un événement. Je grimpe sur la passerelle et j'aperçois une pauvre petite goëlette qui se rend en Amérique et qui, ne pouvant lutter contre le vent et la mer, s'est mise à la cape.

Quant à nous, comme rien ne s'est modifié, nous roulons toujours autant, mais nous marchons. Nous sommes en plein Gulf-Stream ; l'eau a maintenant 28 degrés.

Vers 9 heures, tout le monde se retrouve dans la salle des cartes, les yeux gonflés, les paupières rougies. Personne n'a pu dormir.

— Il faut pourtant vous y habituer, dit le capitaine.

En voilà une phrase qui promet!

— Est-ce que cela va durer longtemps? demanda Mme M... un peu effrayée, car elle aime beaucoup le sommeil.

— Peut-être... répond évasivement M. Muller.

En même temps, il se détourne et je vois errer sur ses lèvres un sourire qui me donne à penser. Bien sûr, nous sommes tombés sur une série de vents d'Ouest et condamnés au boulis à perpétuité. Ce n'est pas plus gai, car le clinomètre, que je consulte, marque pour

la nuit dernière une inclinaison de bande de 31 degrés! Décidément cela devient un supplice.

Les poissons volants continuent à pleuvoir. Nous avons mangé la veille ceux que l'on avait recueillis et j'avoue que je n'en ai pas été enchanté. La chair en est coriace, sèche, et a un goût d'huile assez prononcé. Néanmoins, je conçois très bien que le poisson volant ait été si vanté, et qu'il soit un régal pour les matelots qui voyagent à bord des bâtiments de commerce et qui sont soumis pendant des mois entiers au régime des salaisons et du biscuit.

A midi, nous apercevons dans le Sud un grand navire à voiles qui semble se diriger vers les Antilles; mais nous le laissons passer, n'ayant aucun intérêt à contrôler la route qu'il fait.

A 2 heures, le vent se met à l'Ouest et mollit un peu. Néanmoins nous gardons toute notre toile et nous marchons assez bon train

— toujours en roulant, bien entendu. Cet état de choses se maintient pendant le reste de la journée et nos repas sont toujours des prodiges de gymnastique. Quant à notre sommeil, je n'en parle plus.

Mercredi, 16 juillet.

Malgré tout, j'étais tellement accablé de fatigue, depuis deux jours, que j'ai dormi. Relativement, la nuit a été d'ailleurs assez tranquille. A 6 heures, je me lève, que vais-je faire? C'est le problème que l'on se pose à toute heure du jour pendant les grandes traversées, et c'est la presque impossibilité de le résoudre qui les rend si fastidieuses.

Au bout de quelques jours, en effet, ce n'est plus la mer qui vous occupe. Qu'elle soit bonne ou mauvaise, on finit par ne plus y faire attention; mais employer quinze ou dix-huit heures sur vingt-quatre, voilà ce qu'il y a de plus difficile. Ce ne serait rien

si le temps nous permettait d'aller et venir, de dépenser un tant soit peu de l'activité qui nous dévore, mais il est rare que la mer nous en donne le loisir. En général, il faut s'estimer heureux quand on peut, en fait d'exercice hygiénique, aller d'un endroit à l'autre sans se cramponner à tous les objets qui vous tombent sous la main. Ne songez pas davantage à écrire tant que le navire est en marche, c'est encore une distraction irréalisable. Il ne reste donc guère d'autre ressource que de lire : mais lire sans cesse est une fatigue pour le corps aussi bien que pour l'esprit. L'immobilité à laquelle on est astreint conduit à l'énervement et alors on abandonne son livre, on se lève, on interroge le ciel, la mer; on fait quelque pas, au risque d'attraper un horion de première classe. Quand on est réuni, on cause et on rit, c'est encore ce qu'il y a de mieux à faire; mais y a-t-il un sujet de conversation qui ne finisse par s'épuiser — même quand les

femmes y prennent part? Je ne le connais pas.

Je comptais agrémenter la traversée de distractions infiniment plus variées. Sur cette route si fréquentée de New-York je m'imaginais rencontrer presque autant de navires qu'on croise de voitures sur un grand chemin. Aussi ma stupéfaction est extrême, quand j'interroge l'horizon, de ne pas y voir, comme sœur Anne, le moindre pavillon qui flamboie. Et, devant ce vide immense, au milieu duquel nous flottons ainsi qu'une épave, ces mots célèbres : « Que d'eau! que d'eau! » me reviennent à chaque instant sur les lèvres avec un sourire.

Encore ne pouvons-nous pas trop nous plaindre aujourd'hui. Le vent est toujours à l'Ouest et nous pousse doucement vers la France; la mer n'est pas trop rude, ni la brume trop épaisse.

Cependant il faut bien croire que cette brume n'est guère favorable à la navigation.

car, vers 8 heures, nous voyons courir sur nous, du plus loin qu'il nous aperçoit, un trois-mâts-barque. Que nous veut-il? Quoiqu'il n'ait pas hissé son pavillon, le capitaine le suppose allemand. Arrivé à 200 mètres de nous par tribord, il nous demande par signaux à quels degrés de longitude et de latitude il se trouve. On le lui indique, en arborant le pavillon français. Il se décide alors, après avoir amené ses signaux, à hisser son pavillon national et à nous saluer à son tour. Le capitaine ne s'était pas trompé : c'est bien un navire prussien. Pourquoi ne nous a-t-il fait connaître que si tard sa nationalité ? Craignait-il, en nous la révélant plus tôt, qu'on ne lui envoyât pas la réponse qu'il attendait? Est-ce donc ainsi qu'il agirait en pareil cas ? Sur mer, la question d'humanité ne prime donc pas en Allemagne la question de nationalité? Triste pays alors !...

A midi, le capitaine relève le point. Nous avons fait 270 milles ! C'est notre plus belle

journée de route depuis notre départ du Havre.

Nous dépassons en ce moment un trois-mâts qui se dirige vers l'Europe. A 4 heures, nous en rencontrons un autre. Pourquoi cela nous fait-il plaisir? Quel singulier sentiment! Il nous semble que nous sommes moins seuls. Et, en effet, c'était cette solitude, je m'en souviens, qui nous avait le plus attristés, lorsque nous nous dirigions vers le Canada.

La soirée se passe bien. La brise est bonne et nous sommes bien appuyés par nos voiles latines. Nous filons douze ou treize nœuds et nous ne bougeons presque pas. Allons, la nuit sera bonne, si cela continue.

---

départ du

nt un trois-
A 4 heures,
'ourquoi cela
er sentiment!
s moins seuls.
ude, je m'en
lus attristés,
rs le Canada.
brise est bonne
par nos voiles
reize nœuds et
as. Allons, la
ue.

Jeudi, 17 juillet.

Le temps s'est maintenu. Il est seulement un peu brumeux. La nuit a été excellente à tous égards, car nous étions à l'extrémité du banc de Terre-Neuve, à l'endroit où le courant polaire se rencontre avec le Gulf-Stream, et, bien que nous eussions légèrement incliné vers le Sud, nous avions peur de trouver sur notre route les mêmes monstrueux icebergs que nous avions évités en approchant du détroit de Belle-Ile. Heureusement nous n'en avons pas aperçu un seul.

Le commandant du *Canada* qui, du reste, avait traversé ces parages, quelques jours

avant nous, et qui avait passé bien plus au Nord, avait dit à M. Muller, au moment où nous allions quitter New-York, qu'il n'avait pas vu la moindre montagne de glace.

A tout hasard, notre commandant avait placé deux vigies sur la passerelle. Maintenant qu'il fait grand jour et que le danger a disparu, nous pouvons nous redresser un peu vers le N.-E. et suivre directement notre chemin vers l'île Scilly, c'est-à-dire vers la Manche.

Oui, mais on ne peut pas tout avoir. Voilà notre jolie brise de S.-O. qui se met à fraîchir en diable et la mer qui suit le mouvement. Et la danse recommence de plus belle ! Plus moyen de se tenir sur le pont, sous peine d'être jeté sur les pavois ou de tomber par terre — danger auquel nos compagnes de voyage n'ont même pas échappé. La mer ne respecte rien.

De nouveau on se réfugie dans cette fameuse chambre des cartes, qui nous a été si

utile et si salutaire pendant la traversée du Canada. A table, chacun mange comme il peut et où il peut. Les plats glissent, emportant dans le corridor un poulet rôti que nous allions écarteler; suivant ce dangereux exemple, les verres et les bouteilles roulent ou se brisent sur le tapis. Nous-mêmes, nous avons beau nous arc-bouter des pieds et des mains, nous sommes projetés en avant à plusieurs reprises.

La nuit arrive. Le vent persiste à souffler avec une opiniâtreté dont nous pressentons les déplorables effets. Je tiens bon jusqu'à minuit. Enfin, abandonné de tous, j'en suis réduit à m'enfermer dans ma cabine et à m'étendre sur le dos jusqu'au lendemain matin.

Vendredi, 18 juillet.

Ça n'a pas manqué. Les coups de roulis me retournaient dans mon cadre comme une crêpe dans la poêle. Pendant toute la nuit, j'ai dû me raccrocher à ma planche de salut pour ne point passer par-dessus. Deux fois, je me suis endormi, vaincu par le sommeil, deux fois j'ai été réveillé par de telles secousses que j'en ai les bras meurtris. Décidément il ne fait jamais beau dans cet abominable *Trou du Diable* que nous traversons pour la seconde fois et qui tient à justifier son nom.

Je me lève, je cours en décrivant des courbes insensées vers la chambre des cartes

je me laisse, ahuri, tomber dans un fauteuil, je m'endors. — O bonheur!

Je rêve de calme plat, de ciel pur et sans nuage, de nuits étoilées, de tout ce qu'on m'avait promis enfin... V'lan! Une douleur atroce me réveille et me rappelle à la réalité. C'est une table qui me tombe sur le genou!

Et cela ne cessera pas d'aujourd'hui! car, à 9 heures, il vente tout autant et la mer moutonne à faire pâlir les mérinos les plus dignes de la croix du Mérite agricole. A midi, c'est pis encore. Les paquets de mer balayent le pont dans tous les sens.

Pour essayer de nous consoler, le capitaine nous apprend que nous avons fait 297 milles dans nos vingt-quatre heures — c'est la moyenne des paquebots français. Avec un vent pareil, parbleu! je le crois bien. Et, ce qui est assez bizarre, les degrés de longitude et de latitude par lesquels nous nous trouvons, au moment où M. Muller relève le point, sont exactement les mêmes (44°36).

Pendant le déjeuner, deux paquets de mer énormes s'abattent sur nous. La *Nubienne* en tremble ; on pourrait nager sur le pont. Enfin la pluie se met à tomber avec abondance. Le vent et la mer se calment légèrement, mais le temps reste maussade et pluvieux.

Quand vient le soir, le vent n'a pas augmenté et le navire est suffisamment appuyé pour se maintenir. A 10 h. 1/2, tombant de sommeil, chacun de nous regagne son lit. Mettant à profit ces rares et excellentes dispositions, je fais comme les autres et je m'endors. Enfin !...

Samedi, 19 juillet.

J'ai rattrapé de mon mieux le temps perdu. Dès que j'ouvre les yeux, j'interroge par mon hublot le ciel et la mer, qui sont horriblement gris. Le temps n'a pas changé et pourtant le baromètre a sensiblement monté. Pendant que je m'habille, j'entends le sifflet de la machine. Je le connais ce bruit lugubre ! il veut dire que nous avons encore de la brume. En effet, je regarde, on n'y voit pas à cinquante mètres. Ce cri monotone et attristant continue donc à vibrer dans l'air. Bientôt la brume s'abat en une petite pluie fine, humide et lourde, qui pénètre tout et partout. Les habits, le linge, en sont imprégnés. La peau du visage et des

mains, s'enduit elle-même d'une couche d'humidité poisseuse et affreusement désagréable.

O baromètre! Tu n'es donc qu'un instrument de paradoxe et de confusion. Est-ce là ce que tu nous avais annoncé?

Depuis hier, nous n'avons pas rencontré un seul navire. C'est bien surprenant, car nous suivons maintenant une route directe et très fréquentée, surtout dans cette saison. Il est vrai qu'avec le brouillard dont nous sommes environnés, nous ne tenons à rencontrer personne. Au contraire. D'ailleurs ce brouillard se dissipe, ou plutôt il tombe, car il ne cesse de pleuvoir. Joli temps!

Vers onze heures, un événement inattendu se produit à bord. C'est notre chef, qui était sans doute un peu ému, et qui apostrophait par trop vertement le lieutenant du bord. Comme on était très mécontent déjà de sa tenue et de sa cuisine, le capitaine le fait mettre aux fers.

— Ce sont ces animaux de maîtres d'hôtel

qui me font étrenner *la broche !* s'écria-t-il d'un air navré.

Il paraît, en effet, qu'il avait essayé plusieurs fois de s'introduire dans l'office — probablement pour y recueillir quelque bouteille égarée — et que les maîtres d'hôtel l'en avaient empêché. Il s'en vengeait sur eux ou plutôt sur nous, en faisant attendre indéfiniment les plats qu'ils allaient chercher.

Pour cela, et plus encore pour certains faits que je ne puis pas rapporter, nous profitons de l'occasion qui se présente et nous le faisons remplacer par le second chef jusqu'à la fin de la traversée. Je ne sais pas si nous y gagnerons, mais, à coup sûr, nous ne pouvons pas y perdre.

A midi, le relevé du point donne un parcours de 268 milles — ce qui est bien joli pour un navire mixte tel que la *Nubienne*. Il faut remarquer, en effet, à ce propos, que chaque jour qui nous rapproche de Paris diminue de 20 minutes environ (puisqu'il y a 5 heures

de différence entre Paris et New-York) et que nos journées ne sont par conséquent que de 23 h. 40 m. Par le fait, nous avons donc parcouru hier 302 milles et 273 aujourd'hui. Pourvu que cela continue et que nous n'attrapions pas quelque gros coup de vent...

Trois heures. Le temps se maintient, gris et monotone. Le vent qui, ce matin, semblait vouloir incliner vers le N., continue à souffler du S.-O. avec une forte houle et des embruns que ma concierge ne craindrait pas de qualifier de « très conséquents ».

Notre refrain ne varie pas davantage : — Il ne fera donc jamais beau? se demande-t-on. Cependant personne n'est malade et personne ne se plaint. Nous faisons du chemin, c'est tout ce que nous voulons.

La journée est égayée par quelques grains. Le soir, on court encore après les plats pendant le dîner. Quand le nuit arrive, on diminue quelque peu la voilure pour tâcher de bourlinguer un peu moins.

Dimanche, 20 juillet.

Assurément, nous ne serions pas fâchés de faire comme les Parisiens et de fermer notre magasin, pour aller à la campagne dans un pays où il y ait un peu moins d'eau. Par malheur, nous ne pouvons pas nous offrir ce pauvre petit délassement.

D'ailleurs le temps est exécrable : pluie, brume, brume, pluie, nous ne sortons pas de là.

A 7 heures, on signale un trois-mâts-barque. Il y avait deux jours que nous n'avions pas aperçu le moindre navire. Il suit la même route que nous, mais nous le distançons rapidement. Un peu plus tard, nous en

rencontrons un autre. Celui-là nous croise et disparaît encore plus vite.

Il pleut toujours, le vent et la mer s'apaisent, sauf à reprendre ce soir, ainsi que cela arrive depuis quatre jours. Et toujours aussi nous sommes condamnés à la même immobilité désespérante. Je n'aurais jamais cru que le caractère pût se ressentir aussi vivement de l'inaction à laquelle nous semblons voués. Il en résulte une sorte de surexcitation qui, jointe à l'horrible temps qui nous poursuit, irrite les nerfs et prédispose l'esprit le plus enjoué à une insurmontable mélancolie.

Cette vague tristesse s'augmente encore de l'ignorance absolue dans laquelle nous sommes de tout ce qui se passe en France. Où en est le choléra? Est-il toujours à Toulon? A-t-il gagné Paris? Va-t-on nous mettre en quarantaine à notre arrivée? Et nos parents, et nos amis? Que sont-ils devenus? Tout cela n'est pas gai.

Vers 4 heures, nous croisons un troisième

navire. C'est encore un trois-mâts prussien, qui nous télégraphie son numéro, afin que nous signalions son passage à la première occasion. Celui-là, du moins, avait arboré son pavillon en même temps que son numéro. Nous lui répondons en hissant le signal « aperçu » et nous lui rendons le salut qu'il nous adresse en signe de remerciement.

Décidément c'est une amère dérision. Le baromètre a encore monté depuis ce matin : il marque *beau temps* en plein et nous restons toujours dans le brouillard et la pluie. S'il n'y avait qu'un baromètre à bord, on pourrait croire que celui de la chambre des cartes est optimiste et a été construit par le docteur Pangloss, mais les autres, les misérables, exécutent tous le même mouvement ascensionnel et je ne puis pourtant pas admettre qu'ils se soient donné le mot pour nous tromper.

La nuit s'annonce mieux et promet d'être tranquille. Pour la première fois, depuis que

nous sommes à la mer, il nous est permis d'organiser une petite partie. Nous nous dévorons entre nous. C'est épouvantable! La soirée se termine par une perte de vingt-cinq francs. Tout le monde est consterné!

---

st permis
Nous nous
ntable! La
vingt-cinq
né!

Lundi, 21 juillet.

Baromètre et vent de S.-O. sont à couteaux tirés et s'infligent les plus éclatants démentis, sans qu'il y ait heureusement à craindre une collision dont nous serions à la fois les témoins et les victimes. Je sors de ma cabine : il pleut encore! C'est bien le cas de dire : plus ça va, plus c'est la même chose.

Je jette les yeux sur la carte que le capitaine pointe tous les jours et qui marque, depuis que nous sommes partis du Havre, tout le chemin que nous avons parcouru. Le serpent s'allonge et prend des proportions gigantesques. La *Nubienne* a déjà fait plus de 6,500 milles. Si notre marche se soutient, nous comptons arriver jeudi soir ou vendredi matin en vue de l'île Scilly. Espérons qu'au-

cun fâcheux contre-temps ne dérangera nos prévisions!

Cependant une chose nous préoccupe : la fuite, qui s'était déclarée déjà dans le tuyau qui conduit la vapeur de la chaudière dans les cylindres, augmente de jour en jour et, comme cette fuite est dans la soute, il n'est pas possible de l'aveugler, même provisoirement. Ce qui nous rassure, c'est que le chef mécanicien n'a pas l'air de s'en préoccuper beaucoup et affirme même que nous irons jusqu'au bout sans difficulté.

Confiance! confiance! Nous attendons toujours vainement le beau temps promis par le baromètre. Loin qu'il arrive, le brume s'épaissit et nous sommes forcés encore de faire fonctionner le sifflet réglementaire, ce qui n'est amusant pour personne. La nuit dissipe le brouillard; le vent tombe à plat, on en est réduit à carguer les voiles; la mer est tranquille comme un lac, on roule à peine.

Cela nous rend un peu de gaieté. Nous bavardons comme des pies jusqu'à 11 heures.

Mardi, 22 juillet.

Ni vent, ni mer. Mon Dieu! que cela semblerait bon sans cette petite pluie fine qui ne cesse de tomber.

A 9 h. 1/2, nous rencontrons à tribord un trois-mâts-barque qui se dirige comme nous vers la Manche. Il a toutes ses voiles dehors, mais il n'avance guère. Comme il doit envier notre sort au moment où nous le dépassons!

Cette pensée nous rend tout notre courage, bien que nous ayons probablement fait 50 milles de moins aujourd'hui qu'hier.

A 10 heures, le vent s'élève et semble vouloir souffler entre le N. et l'O. On lui tend

complaisamment tout ce qu'on peut lui donner. Bientôt la brume se dissipe suffisamment pour que l'on puisse apercevoir le soleil. Cet astre capricieux devient si rare que nous poussons des cris de joie. Ils sont de courte durée : la pluie retombe à torrents. C'est à grand'peine que nous distinguons un grand navire à vapeur, qui nous croise, vers 4 heures. Il ne passe pourtant guère à plus de 500 mètres; mais le grain dans lequel il entre au même instant le dérobe même à l'indiscrétion de nos lorgnettes et lunettes. Le capitaine croit que c'est un bateau qui fait le service des Antilles et affirme qu'il n'est pas français. Tant mieux! car il est horriblement laid.

Pendant une bonne partie de la journée, les marsouins arrivent sur nous de tous les côtés, en bataille serrés qu'on dirait une véritable charge à poissonnerie. On pourrait facilement en harponner ou en tuer quelques uns, mais il a été décidé d'un avis unanime

qu'on ne s'arrêterait plus pour les chercher, afin de ne pas perdre de temps.

C'est que nous commençons à compter les heures ! Une heure de retard peut nous faire manquer la marée et nous empêcher d'entrer à Trouville, ainsi que nous en avons l'intention.

Le soir, la brise fraîchit quelque peu, juste assez pour aider la machine, qui commence à se fatiguer et fonctionne jour et nuit depuis sept semaines, presque sans interruption.

Mercredi, 23 juillet.

Le vent s'est mis décidément au N.-O. et souffle assez gentiment. Pendant la nuit, la mer s'est faite et nous roulons sur une forte houle, dont notre vitesse n'atténue malheureusement pas les inconvénients. En effet, quoique favorisés par la brise, nous ne faisons guère plus de dix nœuds, ce qui nous parait pitoyable après les superbes résultats que nous avons obtenus ces jours derniers.

A 8 heures, nous sommes au milieu de trois navires à voiles, dont deux se dirigent comme nous vers la Manche, et le troisième vers le Sud. Cela nous prouve du moins que nous sommes en bon chemin et

que nous approchons. Tous les visages s'épanouissent, tous les yeux sont fixés sur la carte et dévorent ou mesurent le court espace que le capitaine n'a pas encore pointé. Demain, très probablement nous aurons fini la longue courbe que nous décrivons à travers l'Atlantique.

Voici maintenant deux grands navires à vapeur : l'un à quatre-mâts, ayant le cap sur l'Amérique et venant probablement de Liverpool, l'autre faisant la même route que nous, mais paraissant se diriger vers l'Ouest de l'Angleterre.

Aujourd'hui il fait du soleil. Je ne manque pas d'en prendre note : il y avait quatre jours que cela ne s'était présenté ! Et si nous n'étions pas transis de froid, nous ne suffoquions pas non plus de chaleur.

La brise se soutient, la mer grossit. Une seconde fois, le mécanicien profite du vent favorable pour stopper et tâcher d'aveugler, avec du blanc de céruse et du mastic, la

fuite de vapeur qui s'est déclarée dans la chambre même de la machine. Le fait est que la place n'est plus tenable. Le mécanicien, que j'interroge, croit que ce petit dérangement provient de la secousse que la machine a éprouvée lors de notre échouage sur les rochers des Portes-du-Diable.

Au bout d'une heure, il parvient tant bien que mal à remédier au mal et nous nous remettons en marche. Il était temps, car la mer devient plus dure à mesure que nous approchons de la Grande-Sole et des Sorlingues.

Soit que cette journée passable nous eût bien disposés, soit que nous éprouvassions une joie secrète à approcher du but, nous dînons gaiement et nous finissons la soirée par une partie, dont les résultats ne sont guère moins désastreux qu'avant-hier.

Jeudi, 24 juillet.

Nous nous étions couchés dans des conditions relativement bonnes, puisque nous avions eu une journée presque calme; mais, vers 3 heures du matin, nous avons été arrachés aux douceurs du sommeil par des secousses violentes. En présence des nouvelles brutalités dont la mer nous rendait victimes, nous avons renoncé à dormir.

Au fond nous n'en étions pas fâchés, car il nous tardait d'apercevoir la terre. A 6 heures, nous étions en vue de l'île Scilly et nous dépassions deux bateaux à vapeur de commerce, qui se disposaient également à entrer en Manche.

A 8 heures, nous passions par le travers du phare. Un instant après, le sémaphore de Saint-Agnès nous demandait notre nom. Nous nous empressons de lui répondre et nous poursuivons notre route.

La mer est atroce, mais tout le monde est sur le pont pour voir la terre. C'est une joie sans égale; pour un peu l'on s'embrasserait.

Dès que nous avons dépassé la pointe, la lame tombe et nous naviguons à des allures plus raisonnables. Le vent, qui tourne à l'O., continue à nous favoriser au point que nous espérons être demain matin en vue de Trouville.

Nous sommes environnés de bateaux de toute espèce et de toute dimension. A une heure, nous sommes par le travers du cap Lizard. Il nous demande également notre nom que nous lui envoyons aussitôt; mais cela ne lui suffit pas : il veut savoir aussi d'où nous venons et où nous allons. Il n'y a aucun inconvénient à le satisfaire — et nous passons.

Le temps est beau, le soleil très chaud, la mer n'est pas mauvaise, quoique nous ayons des coups de roulis renversants — c'est bien le mot. Et il se justifie d'autant plus que le vent souffle de plus en plus fort et que la mer, trop docile, se creuse désagréablement. Beaucoup de navires sont à la cape et ne peuvent pas gagner a pleine mer.

Quant à nous, nous roulons comme un bouchon, mais hâtons-nous de le dire, c'est un peu parce que nous le voulons bien. Depuis que nous avons quitté New-York, le charbon que nous avons brûlé nous a délestés de quarante centimètres. Pour en remplacer le poids il aurait été facile de remplir un ou deux des water-balast, mais nous ne cherchons, au contraire, qu'à être le plus léger possible, afin d'aller plus vite et d'entrer directement à Trouville, au lieu d'aller au Havre.

Or il faut caler aussi le moins d'eau possible pour entrer dans les jetées étroites et

peu profondes de Trouville, de même qu'il importe d'y arriver à la pleine mer, afin de pouvoir se ranger dans le bassin à flot. Mais pourquoi plutôt Trouville que le Havre, me direz-vous? Parce que la semaine des courses approche — courses de yachts et courses de chevaux — et que notre ami Blanc est personnellement intéressé à les suivre de très près.

Aussi refusons-nous les pilotes du Havre que nous rencontrons le soir, quoiqu'ils nous fassent des signaux et brûlent des torches pour attirer notre attention.

---

même qu'il
mer, afin de
à flot. Mais
le Havre, me
e des courses
et courses de
lanc est per-
uivre de très

tes du Havre
uoiqu'ils nous
t des torches

Vendredi, 25 juillet.

Même affluence de pilotes, qui arborent leur pavillon, nous courent dessus et qui, voyant que nous ne leur répondons pas, s'éloignent, persuadés que nous en avons un à bord.

A 3 heures du matin, nous sommes par le travers du phare de Barfleur. Il est donc très probable que nous arriverons devant Trouville vers 9 heures.

En effet, à 8 h. 1/2, nous apercevons la Hève et nous obliquons sur Trouville, par un brouillard qui nous force à ralentir singulièrement notre allure. Nous avons hissé le pavillon réglementaire pour demander un pilote, mais il nous faut arri-

ver en vue des jetées pour être aperçus — et Dieu sait avec quelle lenteur nous avançons! Un matelot est là, sondant sans cesse, à mesure que nous faisons un pas.

Enfin, on nous aperçoit et on nous envoie un bateau-pilote. Seulement il a le vent debout pour sortir des jetées et il est obligé de courir bords sur bords avant de prendre le large. Là encore, il ne peut nous approcher qu'en louvoyant.

Il est 11 h. 1/2. Depuis une demi-heure la mer est étale et notre pilote n'arrive pas! Enfin le capitaine envoie une embarcation à sa rencontre et il accoste.

Selon lui, il est trop tard pour entrer à Trouville. Il faut mouiller ou aller au Havre. Nous nous résignions à gagner le Havre et nous avions déjà viré de bord, lorsque le bateau-pilote, qui nous avait rejoints, nous hèle, nous affirme qu'il est temps encore et qu'on ne fermera pas les portes du bassin avant que nous soyons arrivés.

De nouveau, nous virons de bord. Cette fois est la bonne. A midi et demi, nous étions dans le bassin de Trouville, qui fermait ses portes derrière nous.

Une foule assez nombreuse, au milieu de laquelle nous distinguons quelques amis, s'était groupée sur la jetée pour nous voir entrer. De même, une grande quantité de curieux se rassembla pendant toute la journée sur le quai pour contempler la *Nubienne*. Nous avions fait sensation à Trouville. C'était la première fois qu'on y voyait un yacht de cette dimension — et surtout un yacht qui revenait d'Amérique!

Notre premier soin fut naturellement d'aller courir la ville et *les planches* pour nous dégourdir les jambes. Enfin, au bout d'une longue promenade et après un dîner succulent, qui nous dédommageait largement des privations de la traversée, nous partions par le train de 7 h. 1/2 pour Paris, où nous arrivions cinq heures plus tard.

Ah! notre intérieur, nos habitudes, notre lit surtout, avec quel plaisir nous les avons retrouvés! Et que les femmes nous semblaient jolies!

Pour les amateurs de yachting, qui désireraient se rendre un compte exact de notre traversée, j'ai relevé, jour par jour aussi, les distances que nous avons parcourues. En voici le tableau exact, tel qu'il m'a été fourni par le capitaine de la *Nubienne*, M. Muller.

Aller : DU HAVRE A MONTRÉAL

Du 10 au 11 juin, à midi	208	milles.
Du 11 au 12	227	—
Du 12 au 13	217	—
Du 13 au 14	221	—
Du 14 au 15	240	—
Du 15 au 16	218	—
Du 16 au 17	216	—
Du 17 au 18	203	—
Du 18 au 19	185	—
Du 19 au 20	216	—
Du 20 au 21	232	—
Du 21 au 22	252	—
De l'île Bic à Montréal	380	—
Total	3.015	milles.

DE MONTRÉAL A NEW-YORK

De Montréal à Québec	140	milles.
De Québec à l'île Bic	240	—
De l'île Bic au 30 juin, à midi.	295	—
Du 30 juin au 1er juillet	248	—
A reporter. . . .	923	milles.

Report. . . .	923	milles.
Du 1er au 2 juillet.	185	—
Du 2 au 3.	195	—
Du 3 au 4.	215	—
Du 4 au 5, remonté l'Hudson	112	—
Total	1.630	milles.

Retour : DE NEW-YORK A TROUVILLE

Du 12 juillet à 4 h., au 13, à midi. . .	130	milles.
Du 13, à midi au 14.	237	—
Du 14 au 15	241	—
Du 15 au 16	270	—
Du 16 au 17	265	—
Du 17 au 18	297	—
Du 18 au 19	268	—
Du 19 au 20	276	—
Du 20 au 21	270	—
Du 21 au 22	236	—
Du 22 au 23	232	—
Du 23 au 24	256	—
Du 24 au 25	212	—
Total	3.240	milles.

RELEVÉ GÉNÉRAL

Du Havre à Montréal	3.015	milles.
De Montréal à New-York	1.630	—
De New-York au Havre	3.240	—
Total.	7.885	milles.

SOIT : 14,587 KILOMÈTRES 250 mètres.

Imp. de la Soc. de Typ. - NOIZETTE, 8, r. Campagne-Première. Paris.

923	milles.
185	—
195	—
215	—
112	—
1.630	milles.

ROUVILLE

130	milles.
237	—
241	—
270	—
265	—
297	—
268	—
276	—
270	—
236	—
232	—
256	—
212	—
3.240	milles.

L

3.015	milles.
1.630	—
3.240	—
7.885	milles.

0 mètres.

e-Première. Paris.